



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2025-ж. 20-январь № 43

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**«Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин белгиленген талаптарын аткаруудан бошотууларды/четтөөлөрдү берүү боюнча Нускамасынын», «Аба кемесин тоңуудан коргоо боюнча Нускама», «Учуу коопсуздугунун башкаруу системасынын жаатында Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана байкоо боюнча Нускамасынын» экинчи редакциясын бекитүү жана колдонууга киргизүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинде сапат менеджменти системасын (СМС) киргизүүнүн алкагында, колдонуудагы нускамалык материалдарды актуалдаштыруу жана «Стандартташтыруу боюнча эл аралык уюмдун» (ISO) эл аралык стандарттарга шайкештигин камсыз кылуу боюнча, **буйрук кылам:**

1. 2025-жылдын 20-январынан тартып «Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин белгиленген талаптарын аткаруудан бошотууларды/четтөөлөрдү берүү боюнча Нускамасы», «Аба кемесин тоңуудан коргоо боюнча Нускамасы», «Учуу коопсуздугунун башкаруу системасынын жаатында Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана байкоо боюнча Нускамасы» бекитилип, күчүнө киргизилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2024-жылдын 13-ноябрдагы №1042 «Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин белгиленген талаптарын аткаруудан бошотууларды/четтөөлөрдү берүү боюнча Нускамасы» буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

3. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2023-жылдын 06-июлундагы №522 «Инструкции по противообледенительной защите ВС» буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

4. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2024-жылдын 05-февралдагы №76 «Учуу коопсуздугунун башкаруу системасынын жаатында Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана байкоо боюнча Нускамасы» буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

5. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин учууларды эксплуатациялоо башкармалыгынын жетекчиси Алимов Нурбек Кабылжанович бул буйрукту Мамлекеттик агенттиктин расмий сайтына жайгаштырууну камсыздасын.

6. Бул буйруктун аткарылышынын көзөмөлүн өзүмө калтырам.

---

**Об утверждении и введении в действие второй редакции «Инструкции по предоставлению освобождений/отступлений от выполнения установленных требований Авиационных правил Кыргызской Республики», «Инструкции по противообледенительной защите ВС» и «Инструкции по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов»**

В рамках внедрения системы менеджмента качества (СМК) в Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, актуализации действующих инструктивных материалов и обеспечения соответствия международным стандартам «Международной организации по стандартизации» (ISO), приказываю:

Утвердить и ввести в действие с 20 января 2025 года второе издание «Инструкции по предоставлению освобождений/отступлений от выполнения установленных требований Авиационных правил Кыргызской Республики», «Инструкции по противообледенительной защите ВС», «Инструкции по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов».

1. Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении «Инструкции по предоставлению освобождений/отступлений от выполнения установленных требований Авиационных правил Кыргызской Республики» от 13 ноября 2024 года №1042 признать утратившим силу.

2. Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении «Инструкции по противообледенительной защите ВС» от 06 июля 2023 года №522 признать утратившим силу.

3. Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении «Инструкции по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов» от 05 февраля 2024 года №76 признать утратившим силу.

4. Начальнику Управления летной эксплуатации Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Алимову Нурбеку Кабылжановичу разместить настоящий приказ на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

**Директордун орун басары**



**К.Т. Төлөгөнов**

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

**«УТВЕРЖДЕНО»**

Заместитель директора  
Государственного агентства  
гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики



К. Т. Төлөгөнов  
от «20» января 2025 года.

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

**Бишкек**

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

## Введение

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 комплекс 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 (КР) и настоящим документом.

3. В контексте СУБП важнейшим аспектом интеграции является интеграция с системой менеджмента качества (далее – СМК) эксплуатанта воздушного транспорта (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, 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 |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 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 - Прогностический                                     |

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 полётов);
- подготовка персонала (обучение);
- наземное обслуживание, включая обслуживание пассажиров и транспортную обработку груза;
- безопасность пассажирского/грузовой кабины.

7. Надзор со стороны Органа ГА за безопасностью полетов следует или сопровождается в направлении системного подхода и направлена 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, 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.

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

### 0.1 Ведомость по документу

|  |   |   |
|--|---|---|
| Название документа                     | Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полётов   |   |
| Разработчик                            | Управление лётной эксплуатации  |   |
| Введено в действие                     | <input type="checkbox"/> впервые  | <input checked="" type="checkbox"/> ревизия |
| Распорядительный документ              | Приказ Заместителя директора Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «О введении в действие Инструкции по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полётов» №43 от 20.01.2025 г. |   |
| Дата введения в действие               | 20 «января» 2025 года   |   |
| Место хранения контрольного экземпляра | Управление лётной эксплуатации  |   |
| Периодичность пересмотра               | Один в раз год  |   |
| Ведомость по копии документа           |   |   |
| Статус экземпляра                      | Контрольный <input type="checkbox"/>  | Рабочий <input type="checkbox"/>            |
| Порядковый номер                       |   |   |
| Держатель экземпляра                   |   |   |
| Ответственный за ведение экземпляра    |   |   |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

## 0.2 Содержание

|   |    |
|---|----|
| 0.1 Ведомость по документу .....  | 4  |
| 0.2 Содержание .....  | 5  |
| 0.3 Перечень владельцев документа .....   | 9  |
| 0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений .....                                      | 10 |
| 0.5 Актуальность страниц .....  | 10 |
| 0.6 Изменения и дополнения .....  | 10 |
| 0.7 Область действия .....  | 10 |
| 0.8 Связанные документы .....   | 11 |
| 0.9 Нормативные ссылки .....  | 11 |
| 0.10 Термины и определения .....  | 12 |
| 0.11 Сокращение .....   | 13 |
| 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий .....   | 15 |
| Глава 1. Основные компоненты управления безопасностью полетов .....   | 19 |
| (Концептуальные рамки СУБП) .....   | 19 |
| 1. Компонент 1. Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов .....                              | 19 |
| 2. Политика в области безопасности полетов .....  | 20 |
| 3. Политика в области системы менеджмента качества .....  | 21 |
| 4. Цели в области безопасности полетов .....  | 21 |
| 5. Ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов .....                                    | 22 |
| 6. Ответственность и обязанности .....  | 24 |
| 7. Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций .....  | 25 |
| 8. Назначение ответственного лица по безопасности полетов (далее МБП -менеджер по безопасности полетов) ..... | 26 |
| 9. Комитет по безопасности полетов (далее - КБП) .....  | 28 |
| 10. План мероприятий на случай аварийной ситуации .....   | 29 |

|   |   |            |                |
|---|---|------------|----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|   |   | Глава      | 0              |
|   |   | Редакция   | 02             |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 11.   | Документация и делопроизводство по СУБП .....   | 31 |
| 12.   | Соответствие юридическим требованиям .....  | 34 |
| 13.   | Процедуры и методы контроля .....   | 34 |
| 14.   | Показатели уровня безопасности.....   | 35 |
| 15.   | Заданный уровень безопасности .....   | 35 |
| 16.   | Компонент 2. Управление рисками для безопасности полетов (управление факторами риска для безопасности полетов).....             | 35 |
| 17.   | Выявление опасных факторов.....   | 36 |
| 18.   | Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов .....   | 37 |
| 19.   | Документирование процесса управления факторами риска для безопасности полетов<br>39   |    |
| 19.1. | Источники информации для выявления опасных факторов.....  | 41 |
| 20.   | Система и анализ задач.....   | 42 |
| 21.   | Идентификация опасностей.....   | 43 |
| 22.   | Процесс анализа рисков безопасности.....  | 44 |
| 23.   | Оценка риска безопасности .....   | 44 |
| 24.   | Управление риском безопасности.....   | 44 |
| 25.   | Уменьшение риска.....   | 45 |
| 26.   | Приемлемость риска.....   | 45 |
| 27.   | Компонент 3. Обеспечение безопасности полетов .....   | 46 |
| 28.   | Внутренние проверки .....   | 47 |
| 29.   | Внутренняя оценка .....   | 49 |
| 30.   | Внешний аудит системы управления безопасностью полетов .....  | 50 |
| 31.   | Мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полетов .....   | 50 |
| 32.   | Управление изменениями .....  | 52 |
| 33.   | Объединение управления рисками, связанными с безопасностью полетов, с процессами поддержания качества безопасности полетов..... | 54 |
| 34.   | Расследования авиационных происшествий и инцидентов .....   | 54 |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

|   |     |
|---|-----|
| 35. Назначение расследователя .....   | 56  |
| 36. Процесс расследования .....   | 56  |
| 37. Контроль информации.....  | 57  |
| 38. Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов .....                           | 58  |
| 39. Система добровольных сообщений и обратная связь.....                                    | 58  |
| 40. Системы представления самораскрываемых данных .....                                     | 59  |
| 41. Результаты инспекций, проверок или обследований .....                                   | 59  |
| 42. Анализ данных .....   | 59  |
| 43. Оценка системы .....  | 59  |
| 44. Профилактические/корректирующие действия .....  | 60  |
| 45. Обзор системы управления.....   | 60  |
| 46. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих<br>источников ..... | 61  |
| 47. Совершенствование системы управления безопасности .....                                 | 62  |
| 48. Программа анализа полетных данных (ПАПД) .....  | 63  |
| 49. Компонент 4. Популяризация вопросов безопасности полетов .....                          | 63  |
| 50. Подготовка и обучение.....  | 65  |
| 51. Популяризация вопросов безопасности полетов .....                                       | 67  |
| 52. Методы популяризации .....  | 68  |
| 53. Планирование безопасности .....   | 71  |
| Приложение 1 .....  | 73  |
| Приложение 2 .....  | 77  |
| Приложение 3 .....  | 78  |
| Приложение 4 .....  | 90  |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта ВТ .....                                      | 94  |
| Приложение 5 .....  | 104 |
| Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)           |     |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| <b>эксплуатанта ВТ .....</b> | <b>108</b> |
| <b>Приложение 6 .....</b>    | <b>113</b> |
| <b>Приложение А.....</b>     | <b>120</b> |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

### 0.3 Перечень владельцев документа

| Регистрационный номер экземпляра | Статус      | Формат                    | Владелец экземпляра   | Дата получения | Подпись |
|----------------------------------|-------------|---------------------------|---|----------------|---------|
| 1                                | Контрольный | Бумажный /<br>электронный | Управление летной<br>эксплуатации   |                |         |
| 2                                | Контрольный | Бумажный                  | Канцелярия  |                |         |
| 3                                | Копия       | Бумажный                  | Отдел поддержания<br>летной годности  |                |         |
| 4                                | Копия       | Бумажный                  | Отдел сертификации<br>авиационного<br>персонала                               |                |         |
| 5                                | Копия       | Бумажный                  | Отдел авиационной<br>безопасности   |                |         |
| 6                                | Копия       | Бумажный                  | Сектор аэронавигации  |                |         |
| 7                                | Копия       | Бумажный                  | Отдел аэродромов и<br>наземного<br>обслуживания                               |                |         |
| 8                                | Копия       | Бумажный                  | Отдел мониторинга<br>качества и системы<br>управления<br>безопасности полетов |                |         |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>         НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>         ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>         ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>         РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>         УПРАВЛЕНИЯ<br/>         БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

#### 0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

Ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию является Управление летной эксплуатации.

##### **Контактная информация:**

Телефон/факс: 0312 25-20-40

Электронная почта: mail@caa.kg

#### 0.5 Актуальность страниц

Все действующие страницы документа должны быть указаны в **Перечне действующих страниц** с указанием номера страницы, номера ревизии и даты вступления в силу. В случае, если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не соответствуют данным, указанным в **Перечне действующих страниц и регистрации изменений**, такие страницы считаются недействительными, не подлежат использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

#### 0.6 Изменения и дополнения

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

- Внесения изменений в нормативные документы ГАГА КР;
- Совершенствования производственных процессов;
- Результатов проведенных инспекций и аудитов;
- Расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает отдела Управление летной эксплуатации. Начальник Управления летной эксплуатации определяет ответственного инспектора с учетом его компетенции и опыта в соответствующей области, который отвечает за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «**Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа**».

#### 0.7 Область действия

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

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

поддержания качества, система эксплуатационной безопасности и система контроля окружающей среды, которые уже используются или рассматриваются эксплуатантами ВТ.

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 полётов);
- подготовка персонала (обучение);
- наземное обслуживание, включая обслуживание пассажиров и транспортную обработку груза;
- безопасность пассажирского/грузовой кабины.

Надзор со стороны Органа ГА за безопасностью полетов в направлении системного подхода направлен на контроль за происходящими процессами, а не на усилия, необходимые для проведения постоянных проверок и корректирующих действий.

Эксплуатанты ВТ крупногабаритных или турбореактивных воздушных судов, 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.

## 0.8 Связанные документы

| Номер           | Наименование   |
|-----------------|--|
| SCAA-QMS-STD-02 | Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР |
| SCAA-OPS-GM-01  | Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта               |
| SCAA-OPS-GM-03  | Руководство по процедурам постоянного надзора                |

## 0.9 Нормативные ссылки

Настоящая Инструкция разработана с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

### **Воздушное законодательство Кыргызской Республики:**

- Воздушный Кодекс Кыргызской Республики;
- Авиационные правила Кыргызской Республики;
- Правительственная программа безопасности полетов в гражданской авиации Кыргызской Республики;

### **Инструктивный материал:**

- Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов»;
- Руководство по управлению безопасностью полетов ИКАО Док. 9859;
- Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО Док. 9756;
- Руководство по обучению в области человеческого фактора ИКАО Док. 9683;

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

- Основные принципы учета человеческого фактора в руководстве по техническому обслуживанию воздушных судов ИКАО Док. 9824;
- Руководство по летной годности ИКАО Док. 9760;
- Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики, утвержденное приказом Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 03 ноября 2020 г. № 3;

## 0.10 Термины и определения

В настоящем Положении, применены следующие термины с соответствующими определениями

**Анализ** – определение пригодности, адекватности или результативности объекта для достижения установленных целей.

**Апробация** — это процесс испытания, проверки или оценки чего-либо (например, новой методики, технологии, подхода или документа) с целью определения его пригодности, эффективности или соответствия установленным требованиям.

**Директивы** — это официальные указания или предписания, изданные уполномоченным органом или руководством, которые обязательны для исполнения. Они направлены на установление правил, норм и требований для выполнения определённых действий или процессов в организации или системе.

**Документированная информация (ДИ)** — зафиксированная информация, которая подлежит хранению, использованию или уничтожению в установленном порядке.

**Идентификация опасностей** — процесс выявления факторов, которые могут привести к инцидентам или происшествиям.

**Интеграция СУБП и СМК** — процесс объединения системы управления безопасностью полетов и системы менеджмента качества для достижения общих целей в обеспечении безопасности и качества.

**Компонент** — это отдельная часть или элемент, который входит в состав более сложной системы или структуры и выполняет определенную функцию.

**Критерии** — это набор стандартов, показателей или параметров, по которым оценивается соответствие, качество, эффективность или степень выполнения определённой задачи, требования или цели.

**Культура безопасности полетов** — совокупность ценностей, убеждений и норм поведения, формирующих отношение сотрудников к вопросам безопасности и степень их вовлеченности в обеспечение безопасности полетов.

**План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)** — документ, описывающий действия в случае чрезвычайных ситуаций.

**Показатели уровня безопасности (SPI)** — показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, используемые для мониторинга достижения целей безопасности.

**Программа анализа полетных данных (ПАПД)** — процесс оценки параметров полетов для выявления и предотвращения угроз безопасности.

**Прогностический подход к безопасности** — подход, основанный на предсказании потенциальных угроз для предотвращения инцидентов до их возникновения.

**Процедуры руководства полетами** — установленные действия и шаги, необходимые для организации и выполнения безопасных полетов.

**Системный подход к управлению безопасностью** — подход, предполагающий учет всех элементов и процессов, влияющих на безопасность полетов, и их взаимосвязь.

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

**Система добровольных сообщений** — система, позволяющая сотрудникам анонимно или открыто сообщать об опасностях для безопасности полетов.

**Заданный уровень безопасности (SPT)** — целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов, используемый для оценки и управления.

## 0.11 Сокращение

| Сокращение        | Определение   |
|-------------------|---|
| АиРЭО             | Авиационное и радиоэлектронное оборудование   |
| АП                | Авиационное происшествие  |
| АПКР              | Авиационные правила Кыргызской Республики   |
| АТ                | Авиационная техника   |
| БП                | Безопасность полетов  |
| ВЛН               | Весенне-летняя навигация  |
| ВЛП               | Весенне-летний период   |
| ВС                | Воздушное судно   |
| ВТ                | Воздушный транспорт   |
| ГАГА при КМ<br>КР | Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. |
| КБП               | Комитет Безопасности Полетов  |
| КР                | Кыргызская Республика   |
| МБП               | Менеджер безопасности полетов   |
| ОГА               | Орган Гражданской Авиации   |
| ОЗН               | Осенне-зимняя навигация   |
| ОЗП               | Осенне-зимний период  |
| ПАПД              | Программа Анализа Полетных Данных   |
| ПИ                | Полетная информация   |
| РЛЭ               | Руководство по лётной эксплуатации  |
| РВСЭ              | Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта  |
| РПП               | Руководство по производству полетов   |
| РУБП              | Руководство по управлению безопасностью полетов   |
| СМК               | Система менеджмента качества.   |
| СУБП              | Система Управления Безопасностью Полётов  |
| ТО                | Техническое обслуживание  |
| ЭВТ               | Эксплуатант воздушного транспорта   |
| AFM               | Руководство по Эксплуатации (Aircraft Flight Manual)  |
| АММ               | Руководство по Техническому Обслуживанию (Aircraft Maintenance Manual)                      |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | 0              |
|  |   | Редакция   | 02             |

|                   |  |
|-------------------|--|
| <b>CAT II/III</b> | Категория захода на посадку в условиях ограниченной видимости (Category II/III)        |
| <b>CDL</b>        | Перечень отклонений от заявленной конфигурации (Configuration Deviation List)          |
| <b>ERP</b>        | План мероприятий на случай аварийной ситуации (Emergency Rescue Plan).                 |
| <b>FCOM</b>       | Руководство по Летной Эксплуатации (Flight Crew Operations Manual)                     |
| <b>KPI</b>        | Ключевые показатели эффективности (Key Performance Indicators).                        |
| <b>MEL</b>        | Перечень допустимых отказов (Minimum Equipment List)                                   |
| <b>MMEL</b>       | Основной перечень допустимых отказов (Master Minimum Equipment List)                   |
| <b>MPD</b>        | Отклонение от программы технического обслуживания (Maintenance Program Deviation)      |
| <b>PBN</b>        | Навигация на основе характеристик (Performance Based Navigation)                       |
| <b>RVSM</b>       | Уменьшенный минимум вертикального эшелонирования (Reduced Vertical Separation Minimum) |
| <b>SMS</b>        | Система управления безопасностью (Safety Management System).                           |
| <b>SOP</b>        | Стандартные процедуры выполнения полета (Standard Operation Procedures)                |
| <b>SPI</b>        | Показатели уровня безопасности (Safety Performance Indicators).                        |
| <b>SPT</b>        | Заданный уровень безопасности (Safety Performance Target).                             |
| <b>SRM</b>        | Руководство по аварийно-спасательным процедурам (Save and Rescue Manual)               |
| <b>QRH</b>        | Сборник действий в аварийных ситуациях (Quick Reference Handbook)                      |
| <b>WBM</b>        | Руководство по массе и центровке (Weight and Balance Manual)                           |

|   |  |            |                |
|---|--|------------|----------------|
|  <p><b>ГАГА</b><br/>Государственный Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</p> | <p><b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b></p> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|   |  | Глава      | 0              |
|   |  | Редакция   | 02             |

## 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

| Номер раздела | Номер страницы | Номер ревизии | Действует с: |
|---------------|----------------|---------------|--------------|
| Раздел 0      | 1.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 2.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 3.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 4.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 5.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 6.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 7.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 8.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 9.             | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 10.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 11.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 12.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 13.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 14.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 15.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 16.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 17.            | 00            | 20.01.2025   |
| Раздел 0      | 18.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 19.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 20.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 21.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 22.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 23.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 24.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 25.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 26.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 27.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 28.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 29.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 30.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 31.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 32.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 33.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 34.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 35.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 36.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 37.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 38.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 39.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 40.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 41.            | 00            | 20.01.2025   |
| Глава 1       | 42.            | 00            | 20.01.2025   |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

0

Редакция

02

|              |     |    |            |
|--------------|-----|----|------------|
| Глава 1      | 43. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 44. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 45. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 46. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 47. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 48. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 49. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 50. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 51. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 52. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 53. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 54. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 55. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 56. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 57. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 58. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 59. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 60. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 61. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 62. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 63. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 64. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 65. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 66. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 67. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 68. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 69. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 70. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 71. | 00 | 20.01.2025 |
| Глава 1      | 72. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 1 | 73. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 1 | 74. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 1 | 75. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 1 | 76. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 2 | 77. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 78. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 79. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 80. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 81. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 82. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 83. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 84. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 85. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 86. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 87. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 3 | 88. | 00 | 20.01.2025 |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 0              |
| Редакция   | 02             |

|   |      |    |            |
|---|------|----|------------|
| Приложение 3  | 89.  | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 4  | 90.  | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 4  | 91.  | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 4  | 92.  | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 4  | 93.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 94.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 95.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 96.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 97.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 98.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 99.  | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 100. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 101. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 102. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 103. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта VT  | 104. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 5  | 105. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 5  | 106. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение 5  | 107. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта VT | 108. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта VT | 109. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта VT | 110. | 00 | 20.01.2025 |
| Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта VT | 111. | 00 | 20.01.2025 |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 0              |
| Редакция   | 02             |

|  |      |    |            |
|--|------|----|------------|
| Контрольная карта по оценке<br>Плана- мероприятий на случай<br>аварийной ситуации (ERP)<br>эксплуатанта ВТ | 112. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 113. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 114. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 115. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 116. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 117. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 118. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение Б   | 119. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 120. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 121. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 122. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 123. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 124. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 125. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 126. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 127. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 128. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 129. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 130. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 131. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 132. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 133. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 134. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 135. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 136. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 137. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 138. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 139. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 140. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 141. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 142. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 143. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 144. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 145. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 146. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 147. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 148. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 149. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 150. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 151. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 152. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 153. | 00 | 20.01.2025 |
| Приложение А   | 154. | 00 | 20.01.2025 |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

**Глава 1. 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. Инструкция 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 риск 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

**1. 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 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 организации (эксплуатанта) 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/руководящим персоналом, ответственными за обеспечение безопасности полетов с тем, чтобы воспитывать чувство общей ответственности.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

## **2. 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;

в) соблюдать все применимые нормативно-правовые требования;

г) 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;

д) 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.;

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

ж) 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;

з) быть подписан ответственным руководителем эксплуатанта ВТ;

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

к) 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 доводится до сведения и ознакомления всем сотрудникам эксплуатанта ВТ.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

### **3. 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:

- а) хорошо составленные и задокументированные процедуры (например, СЭП);
- б) методы проведения инспекций и аудитов;
- в) мониторинг работы оборудования, процедур, процессов;
- г) внутренние и внешние контрольные проверки/аудиты;
- д) мониторинг предпринятых корректирующих действий;
- е) 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.

### **4. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

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

## **5. 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 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:

- а) определение организационных приоритетов и задач;
- б) определение порядка осуществления деятельности;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- в) наем, обучение и контроль за деятельностью сотрудников;
- г) 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;
- д) своевременное принятие решений;
- е) распределение и оценка необходимых ресурсов, обеспечение оборудованием для деятельности по предоставлению услуг и устранение любых недостатков, связанных с ресурсами;

30. Ответственный руководитель обеспечивает:

- а) включение директивных указаний эксплуатанта ВТ в отношении безопасности полетов и средств контроля в Стандартные эксплуатационные правила (далее-СЭП);
- б) соблюдение сотрудниками СЭП и директивных указаний в отношении обеспечения безопасности полетов;
- в) рабочее состояние оборудования;
- г) 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 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:

- а) обеспечение адекватности политики в области безопасности полетов и доведение ее до сведения служащих;
- б) обеспечение необходимого распределения ресурсов (финансовых, людских, в области подготовки персонала, снабжения/обеспечения);
- в) 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:

- а) обеспечивать достаточные финансовые и людские ресурсы для надлежащего внедрения эффективной СУБП;
- б) содействовать и продвигают формирование позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
- в) вводить политику в области обеспечения безопасности полетов и заниматься ее популяризацией;
- г) ставить цели организации в области обеспечения безопасности полетов;
- д) обеспечивать надлежащее внедрение СУБП и соответствие показателей эффективности ее работы установленным требованиям;
- е) обеспечивать постоянное совершенствование СУБП.

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

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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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

- а) генеральный директор эксплуатанта ВТ;
- б) председатель совета директоров;
- в) бизнес – партнер или
- г) владелец.

**6. 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 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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, инструкций и т. д.;

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.

## **7. 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:



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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;

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

е) 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.

**8. 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 всей организации.

48. Ответственное лицо по безопасности полетов не выполняет каких-либо иных обязанностей, кроме вопросов безопасности полетов и СМК. ~~при необходимости~~. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

корректирующих действий, подготовку периодических отчетов о состоянии безопасности и предоставление может руководителю эксплуатанта ВТ ~~главному исполнителю директору~~, старшим менеджерам и другому персоналу независимых рекомендаций по различным вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов.

51. МБП консультирует ответственного руководителя и линейных руководителей по вопросам управления безопасностью полетов и отвечает за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о них среди сотрудников эксплуатанта ВТ ~~и не относящихся к ней членов авиационного сообщества~~.

52. МБП, отвечает за сбор и анализ данных, связанных с безопасностью полетов, и передачу соответствующей информации линейным руководителям. Распространенная информация по безопасности полетов должна использоваться линейным руководителем для уменьшения факторов риска для безопасности полетов, что неизбежно потребует выделения ресурсов. Для таких целей линейный руководитель должен всегда иметь наготове необходимые ресурсы.

53. Функции МБП помимо прочего включают как минимум:

- а) руководство планом внедрения СУБП от имени ответственного руководителя;
- б) выявление опасных факторов и анализ факторов риска для безопасности полетов и содействие этим процедурам;
- в) контроль над осуществлением корректирующих действий и оценка их результатов;
- г) периодическое представление отчетов об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;
- д) ведение учетных записей и документации СУБП;
- е) планирование и организацию обучения сотрудников по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- ж) предоставление независимых консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- з) мониторинг проблем с безопасностью полетов и их возможного влияния на производственную деятельность эксплуатанта ВТ;
- и) 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:

- а) опыт в области обеспечения безопасности полетов и управления качеством;
- б) опыт работы, связанный с эксплуатационной деятельностью в отношении ВС;
- в) техническую подготовку, необходимую для понимания систем, обеспечивающих эксплуатационную деятельность;
- г) умение работать с людьми;
- д) способность мыслить аналитически и решать проблемы;
- е) умение руководить проектами;
- ж) навыки устного и письменного обмена информацией;
- з) 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 (ОВ) ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

### **9. 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;

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

1) соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов;

2) популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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

ж) 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;

в) оценивает воздействие производственных изменений на безопасность полетов;

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

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

е) 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.

**10. План мероприятий на случай аварийной ситуации**

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 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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 документируется 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:

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

71. Для обеспечения эффективности ERP должен:

- а) 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;
- б) быть легко доступным всему соответствующему персоналу и, при необходимости, другим организациям;
- в) включать контрольные карты, процедуры, схемы взаимодействия, относящиеся к конкретным аварийным ситуациям;
- г) содержать контактную информацию для быстрой связи с соответствующим персоналом;
- д) регулярно отрабатываться в рамках учебных мероприятий;
- е) 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

## 11. 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:

- а) цели и политика в области обеспечения безопасности полетов;
- б) требования в отношении СУБП;
- в) процессы и процедуры СУБП;
- г) сфера ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур;
- д) 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):*
  - 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;
  - Руководство по загрузке и обслуживанию воздушного судна;
  - Руководство по наземному обслуживанию;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- 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, АММ, MEL, CDL, MMEL, SRM, WDM 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 ОГА 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 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;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- 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;

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;
  - 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;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- 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.

## **12. 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.

## **13. 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

#### **14. Показатели уровня безопасности.**

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

#### **15. 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:

- 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.

#### **16. 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

## **17. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

оценивается 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:

- а) факторы проектирования, включая конструкцию оборудования и разработку задач;
- б) ограничения для человеческой деятельности (физиологические, психологические и познавательные);
- в) процедуры и эксплуатационную практику, включая соответствующую документацию и контрольные карты, а также их апробирование в реальных эксплуатационных условиях;
- г) связь, включая соответствующие средства, терминологию и язык;
- д) 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;
- е) факторы производственной среды авиационной системы (окружающий шум и вибрацию, температуру, освещение и наличие защитных средств и спецодежды);
- ж) факторы нормативного надзора, включая применение и обеспечение выполнения правил, сертификацию оборудования, аттестацию персонала и утверждение процедур;
- з) систему мониторинга эффективности деятельности, способную выявить практический сдвиг или эксплуатационные отклонения;
- и) 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.

## **18. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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 положительный, предпринимаются соответствующие действия по уменьшению риска и возникает следующий вопрос:
- в) 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;
- 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,



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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?
- в) *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.
- г) *Приемлемость.* Насколько альтернативный вариант согласуется с предпочтениями заинтересованных сторон?
- д) *Соблюдаемость.* В какой степени может быть обеспечен контроль за соблюдением новых правил, положений и эксплуатационных процедур?
- е) *Долговечность.* Насколько окажется долгосрочным и эффективным влияние мер по уменьшению рисков?
- ж) *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?
- з) *Непредвиденные последствия.* Появление новых опасных факторов и соответствующих факторов риска для безопасности полетов в связи с реализацией альтернативного варианта уменьшения факторов риска.
- и) *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.

## **19. 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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

- систему и анализ задачи;
- определение опасностей;
- анализ риска безопасности;
- оценку риска безопасности;
- 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 (или целей по 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.

- а) **Управленческий фактор.** Не противоречит ли данный риск политике и Инструкциям организации в области безопасности?
- б) **Фактор финансовой возможности.** Не выходит ли характер риска за рамки рентабельного решения?
- в) **Юридический фактор.** Не противоречит ли данный риск действующим Инструкциям регламентирующего полномочного органа и возможностям в сфере обеспечения исполнения?
- г) **Культурологический фактор.** Как персонал организации и другие участники отнесутся к данному риску?
- д) **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?
- е) **Политический фактор.** Придется ли организации заплатить политическую цену в связи с непринятием мер по уменьшению или устранению данного риска?
- ж) **Общественный фактор.** Насколько большое влияние окажут СМИ или особо заинтересованные группы на общественное мнение в связи с данным риском?

Описания должны быть установлены для:



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- уровней серьезности;
- уровней вероятности.

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.

### **19.1. Источники информации для выявления опасных факторов**

124. Внутренние источники, помимо прочих, включают:

- 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).
- Автоматизированные системы мониторинга.* В них используются автоматизированные системы регистрации для мониторинга параметров, которые могут быть проанализированы, например, система мониторинга полетных данных (FDM).
- 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.
- 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.
- Обратная связь при подготовке персонала.* Интерактивный (направленный в обе стороны) процесс подготовки персонала может способствовать выявлению опасных факторов благодаря сведениям, полученным от участников.
- 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:

- 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- б) *Государственные системы обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов.* Органом ГА может предоставляется 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 документально оформлены в качестве не выявленного ранее опасного фактора или содержаться в отчете о результатах проверки в менее очевидной форме.
- г) *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. Обычные источники 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;

**20. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

штурмы» с участием менеджеров, инспекторов и других сотрудников зачастую являются самыми эффективными.

130. Система и анализ задачи должны учитывать следующее:

- 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.

## **21. 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 (ОВ) ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

## **22. 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.

## **23. 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.

## **24. 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.

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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

## **25. 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.

## **26. 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 Инструкции.

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:**

- 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

каждой степени вероятности события (часто, иногда, весьма редко, маловероятно, крайне маловероятно).

- в) 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:

- чётко 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.

### **27. 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 Инструкций. Кроме того, процесс обеспечения безопасности полетов дает уверенность в том, что СУБП эффективно функционирует в соответствии со своим предназначением.

#### **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 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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 контролирования 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 усовершенствования системы.

**149. *Связь между управлением рисками, связанных 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 контролирования 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 Инструкциям 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:

- выявить новые опасности;
- 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.

**28. Внутренние проверки**

153. Внутренние проверки проводятся в целях оценки эффективности функционирования СУБП и выявления участков возможного совершенствования.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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:

- 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,



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- 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.

## **29. 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, 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

### **30. 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 должен включить результаты внешних аудитов в проводимый анализ.

### **31. 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;
- в) 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);



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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

в) 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:

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.

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

г) 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.

в) 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

- г) 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.
- д) 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.
- е) 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.

## **32. 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;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

д) 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:

- 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.
- в) 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;
- в) изменения в составе ключевого управленческого персонала;
- г) существенные изменения в штатной численности персонала;
- д) изменения в нормативно-правовых требованиях, входящих в систему безопасности полетов;
- е) существенные изменения в организационной структуре эксплуатанта ВТ;
- ж) 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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;

- в) *выявление опасных факторов, связанных с изменением, и проведение оценки риска для безопасности полетов.* Таким образом, должны быть выявлены любые опасные факторы, 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;
- г) *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;
- д) *письменное утверждение изменения.* Цель состоит в подтверждении безопасности реализации изменения. Лицо, обладающее всей ответственностью и полномочиями в отношении осуществления изменения, должно подписать план изменения;
- е) *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.

**33. 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.

**34. 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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 ОГА 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 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 должен собрать данные относительно:

- инцидентов;
- авиационных происшествий.

181. Эксплуатант должен установить 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 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:

- а) степень серьезности или потенциальной серьезности события;
- б) нормативно-правовые или организационные требования к проведению расследования;
- в) какая будет получена польза с точки зрения обеспечения безопасности полетов;
- г) возможность принятия мер в области обеспечения безопасности полетов;
- д) риск, с которым сопряжено отсутствие расследования;
- е) вклад в целевые программы по безопасности полетов;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- ж) выявленные тенденции;
- з) преимущества в области подготовки персонала;
- и) наличие ресурсов.

### **35. 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.

### **36. 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:

- а) установление временной последовательности событий, в том числе действий вовлеченных в них людей;
- б) рассмотрение любой политики и процедур, относящихся к данной деятельности;
- в) рассмотрение любых принятых решений, относящихся к событию;
- г) выявление действующих средств контроля факторов риска, которые должны были предотвратить событие;
- д) 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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

### **37. 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 авиацией) 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, указанной Инструкцией 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.

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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- идентифицировать опасности.

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

### **38. 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 содержатся требование к эксплуатанту ВТ разрабатывать и осуществлять официальный процесс 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.

### **39. Система добровольных сообщений и обратная связь**

195. Эксплуатант ВТ должен внедрить и поддерживать систему конфиденциальных сообщений и обратной связи.

Положение о системе добровольных сообщений может быть разработано и реализовано на основе предложений, приведенных в приложении 1 к настоящей Инструкции.

Работников для участия в работе системе добровольных сообщений необходимо поощрять (указано в разделе Политика безопасности).

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

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 представления данных является одним из способов выявления опасных факторов.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

#### **40. 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.

#### **41. 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.

#### **42. 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 Инструкцией 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.

#### **43. Оценка системы**



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

Эксплуатант ВТ должен поддерживать записи об оценках и результатах аудитов.

#### **44. Профилактические/корректирующие действия**

203. Процесс поддержки качества безопасности полетов должен включить 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.

#### **45. 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:



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- эксплуатационных процессов; и
- SMS.

**46. 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 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. ОГА и эксплуатант ВТ могут ~~не~~ 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;
- г) 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 принципов, изложенных 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

#### **47. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

эксплуатантом ВТ расследований в области безопасности полетов. Результатом должна стать реализация улучшений в области обеспечения безопасности 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.

#### **48. 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 вертолета, имеющего 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 АПКР 6 ч.1 приложения 15 и приложением 3 к настоящей Инструкции, а также в качестве рекомендуемого инструктивного материала Док.ИКАО 10000, издание 2, 2021г.

#### **49. 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.

217. Высшее руководство продвигает рост позитивной культуры безопасности посредством:



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

- 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, Инструкций, 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 системы управления безопасностью Эксплуатант должен информировать о результатах действия SMS весь персонал.

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

Требования к персоналу эксплуатант ВТ должен документировать требования к персоналу для должностей.

Эксплуатант ВТ должен обеспечить, чтобы лица, находящиеся на должностях, отвечали требованиям компетенции.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

## **50. Подготовка и обучение**

219. Обучение и подготовка в области управления безопасностью полетов. 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 Инструкции 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;
- 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);



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

– 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:

- а) специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;
- б) важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;
- в) приверженность руководства;
- г) распределение ресурсов;
- д) популяризация вопросов политики в области обеспечения безопасности полетов и СУБП;
- е) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
- ж) эффективный обмен информацией между подразделениями;
- з) цель в области обеспечения безопасности полетов, SPT и пороговые уровни;
- и) 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.

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,



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

Обеспечить регулярность обучения, которое должно периодически:

– пересматриваться;

– обновляться.

## **51. Популяризация вопросов безопасности полетов**

230. Популяризация вопросов безопасности полетов тесно связана со сферой подготовки в области безопасности полетов и распространения информации о безопасности



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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;
- д) *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. Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;
- е) *обеспечение обратной связи.* Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем.

## **52. Методы популяризации**



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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 соперничество. 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 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.
- в) *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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.

- г) *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.
- д) *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.
- е) *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 извлечённые уроки безопасности. Полученные уроки должны использоваться для постоянного улучшения уровня безопасности полётов.

Эксплуатант ВТ должен публиковать информацию относительно изученных уроков по безопасности полётов, 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.

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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.
- г) 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;
- д) на всех уровнях организации существует понимание важности передачи соответствующей информации по вопросам безопасности полетов (как внутри организации, так и в отношениях с внешними объектами);
- е) существуют реалистичные и действенные правила в отношении опасных факторов, вопросов безопасности полетов и потенциальных источников ущерба;
- ж) персонал хорошо подготовлен и осознает последствия небезопасных действий;
- з) число случаев рискованного поведения незначительно, и в организации существует этика безопасности, которая не поощряет такое поведение.

**53. 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 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | 1              |
| Редакция   | 02             |

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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 1 |
| Редакция   | 02             |

**Приложение 1**

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

1. Политика организации гражданской авиации в области представления информации об опасных факторах

Для реализации заявленной политики, эксплуатант ВТ организует у себя в рамках СУБП Систему добровольного и конфиденциального представления данных (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.

4. При создании такой системы организация должна решить, включить 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 Инструкций безопасности эксплуатанта ВТ, к нарушителю могут быть приняты меры дисциплинарного или административного воздействия в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 1 |
| Редакция   | 02             |

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 полнотой 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 друг с другом 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***

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;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 1 |
| Редакция   | 02             |

- 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 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.

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 посчитает 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».



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 1 |
| Редакция   | 02             |

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 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 2 |
| Редакция   | 02             |

**Приложение 2**  
(рекомендуемая форма бланка добровольного сообщения СДКПД)

Бланк добровольного сообщения № \_\_\_\_\_  
(№ заполняется ответственным сотрудником авиапредприятия)  
(в рамках системы управления безопасности полетов)

Руководитель авиапредприятия гарантирует, что за сообщение никто не будет подвергнут преследованию

Краткое описание события

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Описание фактора опасности, обусловившего событие

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Какие меры, по Вашему мнению, следует предпринять для устранения факторов опасности

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Контакты заявителя  
(заполняется заявителем)

Ф.И.О. \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_

Моб. тел. \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

**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 Инструкционных 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, присущих эксплуатационным правилам, 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 Инструкционных 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 уставленных 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).

1. 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

оценке этих данных. Для эффективной реализации ПАПД необходимо следующее оборудование:

- а) 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 данных (ADRS). Характеристики регистрации параметров полета (диапазон, частота выборки, точность, разрешающая способность записи) должны быть аналогичными характеристикам, предусмотренным для FDR, или превышать их.
- б) 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.
- в) 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.
- г) 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 обеспечивает сбор полетной информации на постоянной регулярной основе. Снятию 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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.

8. Независимо от того, как организован процесс снятия ПИ (снятия и установки носителей, считывание ПИ), эксплуатантом ВТ выполняются следующие процедуры:

- при выполнении полетов в месте базирования эксплуатанта ВТ снятие полетной информации производится не реже, чем один раз в сутки. При этом обеспечивается анализ, снятой ПИ в течение следующих суток;

- 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 ПИ 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,



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

которые определены регламентом технического обслуживания, в случаях регулировочных или ремонтных работ на любой системе, агрегате, параметры которых регистрируются датчиками бортовых самописцев. Кроме того, тарировочные 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, тарировочные 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 тарировочных 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;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

– 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 право проводить обработку полетной информации с ВС требуемого типа, с ней должен быть заключен договор на обработку ПИ.

**11. Обнаружение событий в рамках ПАПД**

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 представляемых 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,



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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;
- 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 радиообмена «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 расшифрованному 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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.

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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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.

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 АТ.

Анализ ПИ и накопленного систематизированного материала по отказам АТ, 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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:

- а) Достигли ли корректирующие действия поставленных целей?
- б) Понижена ли степень риска до приемлемого уровня или он непреднамеренно переведен в другую область выполнения операций?
- в) 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 источников, 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 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;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

д) 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 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 3 |
| Редакция   | 02             |

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.

- д) 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.
- е) 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.
- ж) 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 полетных данных» или аналогичный курс 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 или его аналог по программе анализа 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

**Приложение 4**

**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 реализации 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 поддержание 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 оценка 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,



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

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 попросить 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

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 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 карту 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 карту 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 рамках 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 ОГА 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:

- а) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- б) ссылки на любые применимые нормативно-правовые требования к СУБП;
- в) описание системы;



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

- г) информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
  - д) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
  - е) описание процессов и процедур выявления опасных факторов и оценки риска для безопасности полетов;
  - ж) описание процедур расследований в области безопасности полетов;
  - з) описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
  - и) описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;
  - к) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;
  - л) описание процедур внутренней проверки;
  - м) описание процедур управления изменениями;
  - н) описание процедур управления документооборотом/ведение документации СУБП;
  - о) план действий на случай аварийной обстановки или чрезвычайных ситуаций.
  - п) 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 (ОВ) ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

**Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта ВТ**

|  |   |  |  |          |           |                   |
|--|---|--|--|----------|-----------|-------------------|
| <b>Наименование эксплуатанта ВТ (ЭВТ):</b> |   | <b>Область проверки инспектора:</b>  |  |          |           |                   |
| <b>Место оценки:</b>                       | <b>Дата (год/месяц/день):</b>   | <b>ФИО инспектора:</b>   |  |          |           |                   |
| <b>Цель проверки:</b>                      |   |  |  |          |           |                   |
| <b>Вопрос оценки</b>                       |   | <b>Ссылка на документ ЭВТ</b>  |  | <b>С</b> | <b>/А</b> | <b>Примечание</b> |
| <b>Структура</b>                           | Заголовок раздела   |  |  |          |           |                   |
|  | Лист регистрации ревизий, изменений и дополнений  |  |  |          |           |                   |
|  | Перечень действующих страниц  |  |  |          |           |                   |
|  | Содержание  |  |  |          |           |                   |
|  | Назначение и цель   |  |  |          |           |                   |
|  | Термины, определения и сокращения   |  |  |          |           |                   |
|  | Перечень держателей экземпляров РУБП  |  |  |          |           |                   |
|  | <b>Контроль документооборота</b> (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.  |  |  |          |           |                   |
|  | Взаимосвязь между руководством по СУБП и другими существующими руководствами, такими как руководство по контролю технического обслуживания (МСМ) или руководство по летной эксплуатации.  |  |  |          |           |                   |
|  | Процесс периодического пересмотра/ревизии руководства и соответствующих форм и документов для обеспечения их соответствия требованиям, адекватности и эффективности/система внесения поправок и изменений   |  |  |          |           |                   |
|  | Процесс реализации и согласования с ОГА.  |  |  |          |           |                   |
|  | <b>Нормативные требования</b> (Представить существующие нормативные положения и инструктивный материал по СУБП для справок, ссылок и ознакомления всех участников процесса)   |  |  |          |           |                   |
|  | а) Разъяснить существующие нормативные положения и Инструкции СУБП. Включить сроки их соблюдения и ссылки на консультативные материалы в соответствующих случаях.   |  |  |          |           |                   |
|  | б) Справочные документы для перекрестных ссылок   |  |  |          |           |                   |
|  | с) Там, где необходимо, разъяснить значение и последствия применения нормативных положений для организации.   |  |  |          |           |                   |
|  | д) При необходимости, установить взаимосвязь с другими требованиями и Инструкциями, связанными с безопасностью полетов,   |  |  |          |           |                   |
| <b>Сфера деятельности и интеграция</b>     | <b>0</b>  | <b>Сфера деятельности и интеграция системы управления безопасностью полетов</b> (Описание направления и объем деятельности и ресурсов организации в авиационной отрасли, к которым применимы положения СУБП. Также |  |          |           |                   |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

|  |          |  |  |  |  |  |  |
|--|----------|--|--|--|--|--|--|
| <b>системы управления безопасностью полетов</b>  |          | необходимо описание масштаба эксплуатационных процессов и оборудования, необходимых для выполнения программы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска (HIRM).  |  |  |  |  |  |
|  |          | Описание характера авиационной деятельности организации и ее положение или роль в отрасли в целом.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Определить основные области, отделы, производственные участки и объекты организации, в которых применяется СУБП.   |  |  |  |  |  |
|  |          | 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. |  |  |  |  |  |
|  |          | Если СУБП будет применяться в группе взаимосвязанных организаций или подрядчиков, необходимо определить и документировать такую интеграцию и связанную с этим ответственность в установленном порядке.   |  |  |  |  |  |
|  |          | 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.   |  |  |  |  |  |
| <b>Политика в области безопасности и полетов</b> | <b>1</b> | <b>Политика в области безопасности полетов</b> (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.  |  |  |  |  |  |
|  |          | Политика в области безопасности полетов содержит изложение намерений, принципов управления и обязательств организации по постоянному совершенствованию безопасности полетов.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Политика в области безопасности полетов утверждается и визируется ответственным руководителем.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Политика в области безопасности полетов популяризуется ответственным руководителем и другими членами руководства.  |  |  |  |  |  |
|  |          | Политика в области безопасности полетов периодически пересматривается.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Сотрудники всех уровней участвуют в создании и поддержании системы управления безопасностью полетов.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Политику в области безопасности полетов доводят до сведения всех сотрудников, чтобы  |  |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

|   |          |   |  |  |  |  |  |
|---|----------|---|--|--|--|--|--|
|   |          | ознакомить их с индивидуальными обязательствами по обеспечению безопасности полетов.  |  |  |  |  |  |
| <b>Содержание политики безопасности</b> | <b>2</b> | <b>Содержание политики безопасности</b> (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 в области обеспечения безопасности полетов, являющейся первоочередной обязанностью старшего руководства;   |  |  |  |  |  |
|   |          | Сведения по содействию формирования и поддержанию в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Сведения по соблюдению всех применимых нормативно-правовых требований   |  |  |  |  |  |
|   |          | 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.  |  |  |  |  |  |
|   |          | 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 |  |  |  |  |  |
|   |          | Указания, действия, относящиеся к деятельности эксплуатанта ВТ в авиационной отрасли, неприемлемые, и включающие условия, при которых дисциплинарные меры применяться не будут  |  |  |  |  |  |
|   |          | Политику защиты данных и информации о безопасности полетов, а также лиц, сообщающих такие данные  |  |  |  |  |  |
|   |          | Данные о том, что политика безопасности сообщается всем сотрудникам с намерением, чтобы они были осведомлены о своих индивидуальных обязательствах в отношении обеспечения безопасности полетов   |  |  |  |  |  |
|   |          | Периодическую ревизию политики обеспечения безопасности полетов старшим руководством и/или комитетом по безопасности полетов.   |  |  |  |  |  |
| <b>Политика качества</b>                | <b>3</b> | <b>Политика качества</b>  |  |  |  |  |  |
|   |          | Система менеджмента качеством (СМК) определяет и устанавливает политику и цели эксплуатанта ВТ в отношении качества   |  |  |  |  |  |
|   |          | СМК включает процедуры мониторинга результатов деятельности всех структурных подразделений  |  |  |  |  |  |
| <b>Планирование</b>                     | <b>4</b> | <b>Планирование безопасности</b>  |  |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

|  |          |  |  |  |  |  |  |
|--|----------|--|--|--|--|--|--|
| <b>е<br/>безопасности</b>                          |          | Эксплуатант ВТ должен утвердить и поддерживать план управления безопасностью для того, чтобы соответствовать целям безопасности, описанным в Политике  |  |  |  |  |  |
|  |          | Анализ недостатков и план внедрения СУБП   |  |  |  |  |  |
| <b>Цели в области безопасности и полетов</b>       | <b>5</b> | <b>Цели в области безопасности полетов</b>   |  |  |  |  |  |
|  |          | Эксплуатант ВТ установил цели в области безопасности полетов, чтобы определить, каких результатов он намерен достичь в деле обеспечения безопасности полетов   |  |  |  |  |  |
|  |          | Цели обеспечения безопасности полетов установлены  |  |  |  |  |  |
|  |          | Цели обеспечения безопасности полетов выражены в общем заявлении с описанием обязательств организации по обеспечению безопасности полетов.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Определен официальный процесс разработки ряда взаимосвязанных целей по обеспечению безопасности полетов.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Цели обеспечения безопасности полетов оглашены и распространены.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Выделены ресурсы для достижения этих целей.  |  |  |  |  |  |
|  |          | Цели обеспечения безопасности полетов связаны с показателями безопасности полетов, чтобы облегчить соответствующий мониторинг и измерение. (Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) и целевые уровни эффективности обеспечения безопасности полетов (SPT)) |  |  |  |  |  |
| <b>Обязательства и ответственность руководства</b> | <b>6</b> | <b>Роли и обязанности</b> (Описание полномочий, обязанностей и ответственности персонала, участвующего в реализации СУБП в обеспечении безопасности полетов).  |  |  |  |  |  |
|  |          | Ответственный руководитель   |  |  |  |  |  |
|  |          | Обязанности и полномочия ответственного руководителя   |  |  |  |  |  |
|  |          | Окончательная ответственность и право принятия окончательного решения ответственным руководителем в соответствии с сертификатом и эксплуатационными спецификациями изложены в его должностной инструкции   |  |  |  |  |  |
|  |          | Виды ответственности, которые не могут быть делегированы   |  |  |  |  |  |
|  |          | Схема иерархии ответственности в сфере СУБП эксплуатанта ВТ  |  |  |  |  |  |
|  |          | Ответственность обязанности руководящего персонала эксплуатанта ВТ за управление безопасностью полётов   |  |  |  |  |  |
|  |          | Ответственность и обязанности иного персонала и сотрудников, участвующих в исполнении функций, поддерживающих производство безопасной продукции и осуществление безопасной деятельности  |  |  |  |  |  |
|  |          | Определены и документально оформлены полномочия, обязанности и ответственность   |  |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

|  |   |   |  |  |  |  |  |  |
|--|---|---|--|--|--|--|--|--|
|  |   | персонала, участвующего в реализации СУБП, на всех уровнях организации. (должностные инструкции и т.п.)   |  |  |  |  |  |  |
| <b>Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций</b>                   | 7 | Взаимодействие СУБП эксплуатанта ВТ и системой обеспечения безопасности полетов внешнего поставщика услуг   |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |  |  |  |  |  |  |
| <b>Назначение ответственного лица по вопросам безопасности и полетов (далее - МБП)</b> | 8 | Ответственность, обязанности, функции и полномочия МБП, изложенные в его должностной инструкции   |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Назначение ответственного лица по безопасности полетов (МБП)  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | МБП не принимает непосредственного участия в эксплуатационных процессах эксплуатанта ВТ   |  |  |  |  |  |  |
|  |   | МБП не выполняет каких-либо иных обязанностей, кроме вопросов безопасности полетов и СМК, которые могут конфликтовать или снизить ответственность СУБП менеджера  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | МБП входит в состав общей управленческой персонал эксплуатанта ВТ и имеет прямую подчиненность и отчетность ответственному руководителю относительно внедрения и функционирования СУБП.   |  |  |  |  |  |  |
| <b>Ответственность за обеспечение безопасности и полетов</b>                           | 9 | Создание комитета по БП, который рассматривает СУБП и его показатели безопасности полетов.  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Функции комитета по БП  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Участие и функции МБП в комитете по БП  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Создание рабочей группы по вопросам БП  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Функции рабочей группы по вопросам БП   |  |  |  |  |  |  |
| <b>Представление, обработка и управление данными о безопасности и полетов</b>          | 0 | <b>Представление, обработка и управление данными о безопасности полетов</b> (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.  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 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.  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Система добровольного и конфиденциального представление данных об опасных факторах и  |  |  |  |  |  |  |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 4

Редакция

02

|  |          |   |  |  |  |  |  |
|--|----------|---|--|--|--|--|--|
|  |          | происшествиях, предусматривающая защиту данных и личности информатора от раскрытия.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Процедуры представления данных о безопасности полетов просты, доступны и соответствуют масштабу деятельности эксплуатанта ВТ  |  |  |  |  |  |
|  |          | Представление данных в секторе происшествий с серьезными последствиями и соответствующие рекомендации адресуются руководителям соответствующего уровня и рассматриваются ими.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Донесения собираются в соответствующей базе данных, чтобы облегчить проведение необходимого анализа.  |  |  |  |  |  |
|  |          | Программа анализа полетных данных   |  |  |  |  |  |
|  |          | Программа анализа полетных данных предусматривающая защиту данных и принцип «некарательной» политики эксплуатанта ВТ  |  |  |  |  |  |
| <b>План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)</b> | <b>1</b> | <b>План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)</b>  |  |  |  |  |  |
|  |          | ERP соответствует масштабу, характеру и сложности структуры и производственной деятельности эксплуатанта ВТ   |  |  |  |  |  |
|  |          | 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  |  |  |  |  |  |
|  |          | ERP предусматривает необходимую интеграцию с внешними поставщиками услуг/подрядчиками, отраженных в схеме по взаимодействию с соответствующими организациями, органами и ведомствами  |  |  |  |  |  |
|  |          | Имеются сведения о периодической пересмотра/ревизии ERP для обеспечения его актуальности и эффективности.   |  |  |  |  |  |
|  |          | Контрольные карты проведения для лиц, задействованных в группе оперативного реагирования в случае крупного авиационного происшествия  |  |  |  |  |  |
|  |          | Схемы:<br>-Организационная структура группы оперативного реагирования в случае авиационного происшествия<br>- Схема оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах ГА на территории Кыргызской Республики<br>- Схема оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах ГА за пределами Кыргызской Республики<br>- Схема взаимодействия при получении аварийной информации от международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ» |  |  |  |  |  |
|  |          | Функции и обязанности лиц, задействованных в ERP  |  |  |  |  |  |
|  |          | Программа подготовки по ERP. Периодичность проведения тренингов   |  |  |  |  |  |
|  |          | Тренинги или упражнения ERP выполняются в соответствии с планом   |  |  |  |  |  |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 4

Редакция

02

|   |          |  |  |  |  |  |  |
|---|----------|--|--|--|--|--|--|
|   |          | Результаты проведенных тренингов документируются   |  |  |  |  |  |
|   |          | Перечень контактов аварийных служб и ведомств на местах базирования ВС и аэропортах выполнения полетов   |  |  |  |  |  |
|   |          | Содержание ERP соответствуют требованиям Инструкции СНЭВТ КР в области СУБП (Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта ВТ)  |  |  |  |  |  |
| <b>Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов</b> | <b>2</b> | <b>Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов</b> (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.  |  |  |  |  |  |
|   |          | Распространение в организации и предоставление в ОГА отчетов о завершенных расследованиях в установленном порядке.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Процедура, обеспечивающая осуществление установленных или рекомендованных корректирующих действий и оценку их результатов и эффективности.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Порядок дисциплинарного расследования и действий, предпринимаемых по выводам отчетов о расследованиях.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Четко определенные условия, при которых рассматриваются дисциплинарные меры (например, незаконные действия, безответственная неосторожность, грубая небрежность или умышленное нарушение).   |  |  |  |  |  |
|   |          | Процедура, обеспечивающая выявление активных отказов в работе, а также сопутствующих факторов и опасных факторов.  |  |  |  |  |  |
|   |          | 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.  |  |  |  |  |  |
| <b>Документация и делопроизводство по СУБП</b>  | <b>3</b> | <b>Документация СУБП</b> (контроль и учет руководящей документации эксплуатанта ВТ)  |  |  |  |  |  |
|   |          | Компоненты и элементы СУБП организации адекватно изложены в руководстве.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Эксплуатант ВТ в рамках документации СУБП осуществляет контроль и учет руководящей документации эксплуатанта в соответствии с требованиями АПКР-6  |  |  |  |  |  |
|   |          | Перечень документации, относящаяся к СУБП  |  |  |  |  |  |
|   |          | Структура системы документации эксплуатанта по безопасности полетов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Апробация системы документации по безопасности полетов в реальных условиях   |  |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

|   |          |  |  |  |  |  |  |
|---|----------|--|--|--|--|--|--|
|   |          | Составление документации СУБП с целью Инструктизации всех типов документов   |  |  |  |  |  |
|   |          | Внедрение и контроль системы документации по безопасности полетов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатации  |  |  |  |  |  |
|   |          | 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   |  |  |  |  |  |
|   |          | Имеются сведения о соответствующей координации или интеграции СУБП с внешними организациями клиентов или субподрядчиков, где это применимо.  |  |  |  |  |  |
| <b>Выявление опасных факторов и управление факторами риска</b>                | <b>4</b> | <b>Выявление опасности и оценка риска</b> (Описание систему выявления опасных факторов и процесса сопоставления этих данных. Описание процесса распределения опасных факторов и факторов риска по категориям и их 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   |  |  |  |  |  |
|   |          | Заданный уровень безопасности эксплуатанта ВТ  |  |  |  |  |  |
|   |          | Выявление опасных факторов   |  |  |  |  |  |
|   |          | Триггеры выявления опасных факторов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Оценка риска для безопасности  |  |  |  |  |  |
|   |          | Управление факторами риска для безопасности полетов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Источники информации для выявления опасных факторов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Система отчетности об опасных явлениях является конфиденциальной и содержит положения о защите источника информации.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Имеются положения о том, что опасности/угрозы, обнаруженные во время процесса расследования инцидентов или АП, регистрируются в системе NIRM.  |  |  |  |  |  |
|   |          | Существует процедура периодической пересмотра/ревизии уменьшения уровня риска.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Существуют положения об утверждении страшим руководством заверненные отчеты об оценке рисков.  |  |  |  |  |  |
| <b>Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасност и полетов</b> | <b>5</b> | <b>Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов</b> (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.   |  |  |  |  |  |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 4

Редакция

02

|   |          |   |  |  |  |  |  |
|---|----------|---|--|--|--|--|--|
|   |          | Установление соответствия между SPI и целями организации по обеспечению безопасности полетов и процесс согласования с ОГА   |  |  |  |  |  |
|   |          | Установлены показатели безопасности полетов с серьезными последствиями на основе базы данных (например, АП и серьезные инциденты).  |  |  |  |  |  |
|   |          | Установлены показатели безопасности полетов меньшего уровня последствий (например, - несоответствие, отклонения).   |  |  |  |  |  |
|   |          | Установлены соответствующие уровни цели и/или предупреждения в индикаторах безопасности полетов.  |  |  |  |  |  |
|   |          | Процедура управления внесением изменений организации включает требование о проведении оценки рисков безопасности полетов  |  |  |  |  |  |
|   |          | Процесс отслеживания эффективности SPI, включая проведение корректирующих действий при возникновении неприемлемых или ненормальных тенденций.   |  |  |  |  |  |
|   |          | Любые другие дополнительные критерии или процедуры мониторинга и измерения эффективности СУБП или обеспечения безопасности полетов.   |  |  |  |  |  |
| <b>Управление изменениями</b>             | <b>6</b> | <b>Управление изменениями</b> (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 HIRM эксплуатанта ВТ   |  |  |  |  |  |
|   |          | Процесс управления изменениями  |  |  |  |  |  |
|   |          | Триггеры для запуска официального процесса изменений  |  |  |  |  |  |
| <b>Непрерывное улучшение СУБП</b>         | <b>7</b> | <b>Непрерывное улучшение СУБП</b> (Описание процесса постоянного пересмотра и совершенствования СУБП)   |  |  |  |  |  |
|   |          | Процесс регулярных внутренних проверок и перепроверок СУБП организации с целью обеспечить ее соответствие требованиям, адекватность и эффективность.  |  |  |  |  |  |
|   |          | Описать другие программы, содействующие постоянному совершенствованию СУБП организации и эффективности обеспечения безопасности полетов, системы качества   |  |  |  |  |  |
|   |          | Процесс регулярных проверок включают как внутренние проверки, так и проверки, проводимые другими организациями  |  |  |  |  |  |
| <b>Подготовка, обучение, коммуникации</b> | <b>8</b> | <b>Подготовка, обучение, коммуникации</b><br>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   |  |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 4 |
| Редакция   | 02             |

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  | Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП (руководящего персонала и ответственных лиц, вовлечённый в оценку рисков)   |  |  |  |  |  |
|  | Программа подготовки включает начальную подготовку и состоит как минимум из:<br>-политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;<br>-обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов;<br>-основных принципов SRM;<br>-систем представления данных о безопасности полетов;<br>-процессов и процедур организации, связанных с СУБП;<br>-человеческого фактора. |  |  |  |  |  |
|  | 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.   |  |  |  |  |  |
|  | Учебная программа, потенциальные участники и требования к подготовке документально оформлены.  |  |  |  |  |  |
|  | Существует процесс аттестации для оценки эффективности подготовки.   |  |  |  |  |  |
|  | Программа подготовки включает ознакомление/обучение с СУБП вновь принятого сотрудника.   |  |  |  |  |  |

|                               |                             |                                 |   |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|---|
| <b>Замечания/рекомендации</b> |                             |                                 |   |
|                               |                             |                                 |   |
| <b>Соответствует/ N</b>       | <b>Не соответствует/ NC</b> | <b>Подпись и ФИО инспектора</b> | <b>Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя подразделения Органа ГА</b> |
| <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>    |                                 |   |
| <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>    |                                 |   |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 5 |
| Редакция   | 02             |

**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.

б) 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.

в) 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;

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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 5 |
| Редакция   | 02             |

г) 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.?

д) 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.

е) 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.

ж) Документация. Помимо необходимости ведения журнала регистрации событий и действий от организации потребуются 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 продуктам или услугам;
- 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.

з) Место происшествия. После крупного авиационного происшествия законное основание для доступа к месту происшествия имеют представители многих сфер



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 5 |
| Редакция   | 02             |

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.

к) 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

л) Официальные расследования. Персоналу компании, который будет поддерживать связь с государственной комиссией по расследованию и полицией, необходимо дать соответствующие указания.

м) 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 (ОВ) ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 5 |
| Редакция   | 02             |

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:

а) пересматриваться и обновляться (например, мобилизационные списки и контактные данные);

б) 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.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 5 |
| Редакция   | 02             |

**Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации  
(ERP) эксплуатанта ВТ**

|  |   |                               |                        |          |           |                   |
|--|---|-------------------------------|------------------------|----------|-----------|-------------------|
| <b>Область проверки инспектора:</b>                        |   |                               |                        |          |           |                   |
| <b>Дата (год/месяц/день):</b>                              |   |                               | <b>ФИО инспектора:</b> |          |           |                   |
| <b>Вопрос оценки</b>                                       |   | <b>Ссылка на документ ЭВТ</b> |                        | <b>С</b> | <b>/А</b> | <b>Примечание</b> |
| <b>Структура</b>   |   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Заголовок раздела   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Лист регистрации ревизий, изменений и дополнений  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Перечень действующих страниц  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Содержание  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Назначение и цель   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Термины, определения и сокращения   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Перечень держателей экземпляров ERP   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Периодичность ревизии ERP для обеспечения его актуальности и эффективности.   |                               |                        |          |           |                   |
| <b>План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)</b> |   |                               |                        |          |           |                   |
|  | ERP соответствует масштабу, характеру и сложности структуры и производственной деятельности эксплуатанта ВТ   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Руководящие принципы. (Информация о нормативно-правовых положениях, регулирующих проведение расследований, соглашения с местными органами власти, политику и приоритеты организации). |                               |                        |          |           |                   |
| <b>0</b>   | <b>Организация</b>  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Назначение руководителей и определения состава аварийных групп;   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Определение обязанностей и сфер ответственности персонала, включенного в состав аварийных групп;  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Установление иерархии отчетности при представлении данных о безопасности полетов;   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Создание центра управления кризисной ситуацией (ЦУКС);  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Установление порядка обработки большого числа запросов информации, особенно в течение первых нескольких дней после крупного авиационного происшествия;                                |                               |                        |          |           |                   |
|  | Назначение корпоративного представителя для связи со средствами массовой информации;  |                               |                        |          |           |                   |
|  | Определение располагаемых ресурсов, включая финансовые полномочные органы, для принятия незамедлительных мер;   |                               |                        |          |           |                   |
|  | Назначение представителя компании для участия в любых официальных расследованиях, предпринятых государственными должностными лицами;  |                               |                        |          |           |                   |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 5

Редакция

02

|          |   |  |  |  |  |  |
|----------|---|--|--|--|--|--|
|          | Составления плана мобилизации ключевого персонала.  |  |  |  |  |  |
| <b>1</b> | <b>Оповещение</b>   |  |  |  |  |  |
|          | Руководства;  |  |  |  |  |  |
|          | Государственных полномочных органов (служба поиска и спасания, регламентирующий полномочный орган, комиссия по расследованию авиационных происшествий и т. д.);   |  |  |  |  |  |
|          | Местных аварийных служб (администрация аэропорта, противопожарная служба, полиция, служба скорой помощи, медицинские учреждения и т. д.);   |  |  |  |  |  |
|          | Родственников пострадавших (деликатная проблема, которой во многих государствах занимается органы МВД);   |  |  |  |  |  |
|          | Персонала компании;   |  |  |  |  |  |
|          | СМИ;  |  |  |  |  |  |
|          | Представителей юридических, бухгалтерских, страховых и прочих организаций.  |  |  |  |  |  |
| <b>2</b> | <b>Оперативное реагирование</b>   |  |  |  |  |  |
|          | Назначение главного руководителя группы оперативного реагирования   |  |  |  |  |  |
|          | Печень должностных лиц, включённых в состав группы оперативного реагирования  |  |  |  |  |  |
|          | Назначение ответственного лица, кто должен выступать от имени эксплуатанта ВТ на месте происшествия   |  |  |  |  |  |
|          | Перечень потребностей в специальном оборудовании, одежде, документации, транспортных средствах, размещении и т. д.  |  |  |  |  |  |
| <b>3</b> | <b>Дополнительная помощь</b>  |  |  |  |  |  |
|          | Служащие с надлежащей подготовкой и опытом способны оказать нужную помощь в процессе подготовки, учебной отработки и актуализации ERP эксплуатанта ВТ с соответствующими задачами:<br>-выполнение роли пассажиров или клиентов в учебной отработке;<br>-оказание помощи оставшимся в живых или внешних сторонах;<br>-связь с родственниками, властными структурами и т.д. |  |  |  |  |  |
| <b>4</b> | <b>Центр управления кризисной ситуацией (ЦУКС)</b>  |  |  |  |  |  |
|          | Укомплектование персоналом (с учетом возможного круглосуточного режима работы 7 дней в неделю в течение начального периода ликвидации последствий происшествия);  |  |  |  |  |  |
|          | Наличие средств связи (телефоны, факс, интернет и т. д.);   |  |  |  |  |  |
|          | Документация, ведение журналов регистрации аварийных мер;   |  |  |  |  |  |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 5

Редакция

02

|          |   |  |  |  |  |  |
|----------|---|--|--|--|--|--|
|          | Изъятие всех документов компании, имеющих отношение к аварийной ситуации;   |  |  |  |  |  |
|          | Наличие офисного оборудования и канцелярских принадлежностей;   |  |  |  |  |  |
|          | 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). |  |  |  |  |  |
| <b>5</b> | <b>Документация</b>   |  |  |  |  |  |
|          | Вся соответствующая документация по соответствующим продуктам или услугам;  |  |  |  |  |  |
|          | Перечень контактных пунктов и список всего персонала, связанного с данным событием;   |  |  |  |  |  |
|          | Записи бесед со всеми лицами (и их заявления), связанными с данным событием;  |  |  |  |  |  |
|          | Любые фотографии или другие документальные свидетельства.   |  |  |  |  |  |
| <b>6</b> | <b>Место происшествия.</b>  |  |  |  |  |  |
|          | 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;  |  |  |  |  |  |
|          | Уход за оставшимися в живых пассажирами;  |  |  |  |  |  |
|          | Удовлетворение потребностей родственников пострадавших;   |  |  |  |  |  |
|          | Охрана обломков;  |  |  |  |  |  |
|          | Сохранение останков и личной собственности погибших;  |  |  |  |  |  |
|          | Сохранение улики;   |  |  |  |  |  |
|          | Оказание содействия (по мере необходимости) полномочным органам по расследованию авиационных происшествий;  |  |  |  |  |  |
|          | Удаление/эвакуация ВС и утилизация обломков и т. д.   |  |  |  |  |  |
| <b>7</b> | <b>Средства массовой информации</b>   |  |  |  |  |  |
|          | Какая информация защищена законодательными актами (данные FDR, записи CVR и записи переговоров с УВД, заявления свидетелей и т. д.);  |  |  |  |  |  |
|          | 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);      |  |  |  |  |  |
|          | Подготовленные заявления для оперативного ответа на вопросы СМИ;  |  |  |  |  |  |
|          | Какую информацию можно (или нельзя) публиковать;  |  |  |  |  |  |
|          | Определение срока выпуска и содержания предварительного заявления компании;   |  |  |  |  |  |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 5

Редакция

02

|          |  |  |  |  |  |  |
|----------|--|--|--|--|--|--|
|          | Обеспечение регулярного обновления информации для СМИ  |  |  |  |  |  |
| <b>8</b> | <b>Официальные расследования.</b>  |  |  |  |  |  |
|          | Соответствующие указания, которые необходимо дать персоналу компании, который будет поддерживать связь с государственной комиссией по расследованию и полицией   |  |  |  |  |  |
| <b>9</b> | <b>Помощь семьям.</b>  |  |  |  |  |  |
|          | Государственные требования в отношении предоставления помощи семьям;   |  |  |  |  |  |
|          | Условия проезда и размещения для посещения места происшествия;   |  |  |  |  |  |
|          | Назначение должностного лица/ координатора программы и указание контактного пункта(ов) для пострадавших и клиентов;  |  |  |  |  |  |
|          | Порядок предоставления последней имеющейся информации;   |  |  |  |  |  |
|          | Оказание временной помощи пострадавшим и их семьям.  |  |  |  |  |  |
| <b>0</b> | <b>Анализ после происшествия.</b>  |  |  |  |  |  |
|          | 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 |  |  |  |  |  |
|          | Контрольные карты каждого должностного лица, задействованного в группе оперативного реагирования. (Проверить ревизии и актуальность данных)  |  |  |  |  |  |
| <b>1</b> | <b>Схемы взаимодействия</b>  |  |  |  |  |  |
|          | -Организационная структура группы оперативного реагирования в случае авиационного происшествия и серьезных инцидентов  |  |  |  |  |  |
|          | - Схема оповещения об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах ГА на территории Кыргызской Республики  |  |  |  |  |  |
|          | - Схема оповещения об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах ГА за пределами Кыргызской Республики   |  |  |  |  |  |
|          | - Схема взаимодействия при получении аварийной информации от международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ»   |  |  |  |  |  |
| <b>2</b> | <b>Подготовка и учения по ERP</b>  |  |  |  |  |  |
|          | Программа подготовки по ERP<br>-начальная<br>-периодическая/повторная  |  |  |  |  |  |
|          | Порядок проведения тренировок  |  |  |  |  |  |



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

Документ №

SCAA-OPS-GM-38

Глава

Приложение - 5

Редакция

02

|                               |  |                                     |   |  |  |  |
|-------------------------------|--|-------------------------------------|---|--|--|--|
|                               | Программа подготовки охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП Эксплуатанта ВТ                     |                                     |   |  |  |  |
|                               | Процесс измерения эффективности обучения и принятия соответствующих мер для улучшения последующего обучения.   |                                     |   |  |  |  |
|                               | Программа подготовки включает человеческие и организационные факторы, в том числе культуру справедливости и нетехнические навыки с целью уменьшения человеческих ошибок.                                 |                                     |   |  |  |  |
|                               | Документация программы подготовки (задания о проведенных тренировках, контрольные карты тренировок, отчет о выполненных тренировка, вывод/заключение о результатах проведенных тренировок и т.п. и т.д.) |                                     |   |  |  |  |
|                               | Эксплуатант ВТ предусматривает в ERP возможные или вероятные чрезвычайные/кризисные сценарии   |                                     |   |  |  |  |
|                               | Функции и обязанности лиц, задействованных в ERP   |                                     |   |  |  |  |
|                               | План и периодичность проведения тренировок   |                                     |   |  |  |  |
|                               | Результаты проведенных тренингов документируются   |                                     |   |  |  |  |
|                               | Перечень контактов аварийных служб и ведомств на местах базирования ВС и аэропортах выполнения полетов   |                                     |   |  |  |  |
| <b>Замечания/рекомендации</b> |  |                                     |   |  |  |  |
| <b>Соответствует/<br/>N</b>   | <b>Не соответствует/<br/>NC</b>  | <b>Подпись и ФИО<br/>инспектора</b> | <b>Ознакомлен:</b> Подпись и ФИО<br>руководителя подразделения<br>Органа ГА |  |  |  |
| <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>   |                                     |   |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 6 |
| Редакция   | 02             |

**Приложение 6**

**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

|            |            |              |
|------------|------------|--------------|
| Ревизия:00 | 20.01.2025 | Страница:113 |
|------------|------------|--------------|

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - 6 |
|  |   | Редакция   | 02             |

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 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 ознакомиться 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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 6 |
| Редакция   | 02             |

**Приемлемые (П).** 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 письменное уведомление об устранении замечаний/несоответствий эксплуатантом ВТ в рамках процедуры сертификации.

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - 6 |
|  |   | Редакция   | 02             |

**Рис. 1. Пример заполнения контрольной карты оценки СУБП, использованного для первоначальной оценки.**

### 1. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (Приложение 19, компонент 2)

#### 1.1 ВЫЯВЛЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ОПАСНОСТИ (Приложение 19, элемент 2.1)

| Оценка      | Показатели соответствия и эффективности   |   | С   | П | Р  | Э | Как это достигается  | Комментарии   |
|-------------|---|---|---|---|--|---|--|---|
|             | 1.1.1   | Существует система конфиденциальных сообщений для регистрации ошибок, угроз и потенциальных промахов, которая проста в использовании и доступна для всех сотрудников. |   |   |  |   |  |   |
| 1.1.2       | Существует система конфиденциальных сообщений, обеспечивающая соответствующую обратную связь с сообщаемым 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. | Приемлемо, так как была проверена конфиденциальность системы сообщений. |
| Руководство | <b>Что искать</b>   |   |   |   |  |   |  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проверьте систему предоставления данных на доступность и простоту использования.</li> <li>- Проверьте доверие сотрудников к системе предоставления данных и осведомленность о ней, а также о том, знают ли они, о чем следует сообщать.</li> <li>- Узнайте, как обеспечивается защита и конфиденциальность данных.</li> <li>- Доказательства обратной связи с сообщаемым, организацией и третьими лицами.</li> <li>- Оцените объем и качество сообщений, в том числе сообщает ли персонал о своих ошибках и недочетах.</li> <li>- Просмотрите показатели закрытия сообщений.</li> <li>- Проверьте, могут ли контрактные организации и клиенты составлять сообщения.</li> <li>- Проверьте, как анализируются сообщения в системе.</li> <li>- Убедитесь, что обязанности в отношении анализа событий, хранения и последующих действий четко определены.</li> <li>- Проверьте, что соответствующий персонал знает, какие события должны быть обязательными.</li> <li>- Оцените, как высшее руководство взаимодействует с результатами системы предоставления данных.</li> </ul> |   |   |   |  |   |  |   |
|             | <b>Существует</b>   |   | <b>Подходит</b>   |   | <b>Работает</b>  |   | <b>Эффективна</b>  |   |
|             | 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 сообщившему и, при |   | Существует надежная система предоставления данных, основанная на объеме предоставления данных и качестве полученных сообщений.   |   |

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



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 6 |
| Редакция   | 02             |

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 пред инспекционная 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

|            |            |              |
|------------|------------|--------------|
| Ревизия:00 | 20.01.2025 | Страница:117 |
|------------|------------|--------------|



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - 6 |
| Редакция   | 02             |

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 «что искать». 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 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 комментария 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**

|            |            |              |
|------------|------------|--------------|
| Ревизия:00 | 20.01.2025 | Страница:118 |
|------------|------------|--------------|

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - 6 |
|  |   | Редакция   | 02             |

- АПКР-19
- Приложение 19 ИКАО
- Док. ИКАО 9859
- Проверочная карта оценки СУБП Международной группы по управлению безопасностью полетов

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - А |
|  |   | Редакция   | 02             |

Приложение А

**Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта воздушного транспорта**

|  |  |                          |
|--|--|--------------------------|
| Эксплуатант ВТ:<br>_____   | Разрешительный документ(ы) выданный ГАГА:<br>_____ |                          |
| Руководств по СУБП или ссылка:<br>Издание _____<br>Ревизия _____<br>Дата согласования _____  | Инспектор/отдел:                                   |                          |
| Цель проверки: (выбрать нужное)<br><input type="checkbox"/> Первоначальная оценка СУБП<br><input type="checkbox"/> Постоянный надзор за СУБП<br><input type="checkbox"/> Отдельный элемент СУБП, в отношении которого выявлено несоответствие (указать)<br>_____ | Дата оценки:<br>_____                              | Место проверки:<br>_____ |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

**1. ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ  
(АПКР 19, компонент 1)**

**1.1 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РУКОВОДСТВА**

| Показатели соответствия и эффективности |   | С   | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|---|---|---|---|---|---|---------------------|-------------|
| <b>Оценка</b>                           | 1.1.1   | Существует политика безопасности полетов, подписанная Ответственным Руководителем, которая включает в себя обязательство по постоянному совершенствованию; соблюдению всех применимых законодательных требований и Инструкций; и принятию во внимание лучших практик. |   |   |   |                     |             |
|   | 1.1.2   | Политика безопасности полетов включает в себя заявление о предоставлении соответствующих ресурсов, и организации ГА управляет ресурсами, предвидя и устраняя любые недостатки.  |   |   |   |                     |             |
| <b>Руководство</b>                      | <b>Изучить и оценить</b>  |   |   |   |   |                     |             |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проведите собеседование с Ответственным Руководителем, чтобы оценить его знания и понимание политики безопасности.</li> <li>- Проверьте, что политика безопасности полетов периодически пересматривается на предмет содержания и актуальности.</li> <li>- Убедитесь, что политика безопасности полетов соответствует требованиям.</li> <li>- Опросите персонал, чтобы определить, насколько известна политика безопасности полетов, а также насколько она читабельна и понятна.</li> <li>- Проверьте имеющиеся ресурсы, включая персонал, оборудование и финансовые ресурсы.</li> <li>- Имеется ли достаточное количество компетентных кадров.</li> <li>- Сравните запланированные ресурсы с фактическими ресурсами.</li> <li>- Проверьте, как поощряется позитивная культура безопасности полетов и как она влияет на общую эффективность.</li> </ul> |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|  | <b>Существующая</b>   | <b>Приемлемая</b>   | <b>Рабочая</b>   | <b>Эффективная</b>  |
|--|---|---|--|---|
|  | Существует политика безопасности полетов, подписанная Ответственным Руководителем, которая включает в себя обязательство по постоянному совершенствованию; соблюдает все применимые законодательные требования и Инструкции; и учитывает лучшие практики. Политика безопасности полетов включает заявление о предоставлении соответствующих ресурсов. | Политика безопасности полетов легко читается.<br><br>Контент настраивается под организацию.<br>Существует процесс оценки ресурсов и устранения любых недостатков. | Политика безопасности периодически пересматривается, чтобы гарантировать, что она остается актуальной для организации. Организации ГА оценивает ресурсы, предоставляемые для предоставления безопасных услуг, и принимает меры для устранения любых недостатков. | Ответственный Руководитель знаком с содержанием политики безопасности полетов и одобряет ее. Организации ГА анализирует и принимает меры для устранения любой прогнозируемой нехватки ресурсов. |

| Оценка                   | Показатели соответствия и эффективности  |   | С | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|--------------------------|--|---|---|---|---|---|---------------------|-------------|
|                          | 1.1.3  | Существуют средства для информирования о политике безопасности полетов. |   |   |   |   |                     |             |
| 1.1.4                    | Ответственный Руководитель и группа высшего руководства продвигают позитивную/справедливую культуру безопасности полетов и демонстрируют свою приверженность политике безопасности полетов посредством активного и заметного участия в системе управления безопасностью. |   |   |   |   |   |                     |             |
| <b>Изучить и оценить</b> |  |   |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

- 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, обучении, 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.

|    | Существующая   | Приемлемая  | Рабочая  | Эффективная  |   |   |   |   |                     |             |
|----|--|---|--|--|---|---|---|---|---------------------|-------------|
|    | Существуют средства для информирования о политике безопасности полетов. Приверженность руководства безопасности полетов документируется в политике безопасности полетов. | Политика безопасности полетов четко видна всему персоналу (рассмотрите несколько мест). Политика безопасности полетов понятна (учитывайте несколько языков). Ответственный Руководитель и группа высшего руководства играют четко определенную роль в системе управления безопасностью полетов. | Политика безопасности полетов доводится до сведения всего персонала (включая соответствующий 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 организации 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. |   |   |   |   |                     |             |
| Оц | Показатели соответствия и эффективности  |   |  |  | С | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|    | 1.1.5  | Политика безопасности полетов активно поощряет предоставление донесений/сообщений (reporting) по безопасности полетов.  |  |  |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|                   | 1.1.6  | Были определены политика и принципы справедливой культуры, которые четко определяют приемлемое и неприемлемое поведение для продвижения справедливой культуры. |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Руководств</b> | <b>Изучить и оценить</b>   |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Свидетельство того, когда после события применялись принципы справедливой культуры.</li> <li>- Доказательства вмешательств в результате расследований безопасности полетов, направленных на решение организационных вопросов, а не сосредоточение внимания только на отдельных лицах.</li> <li>- Проанализируйте, как организации ГА отслеживает уровень предоставления донесений/сообщений (reporting).</li> <li>- Проанализируйте количество отчетов по безопасности полетов, соответствующих деятельности.</li> <li>- Донесения/сообщения (reporting) о безопасности полетов включают собственные ошибки сообщающего и события, в которых он участвовал (события, за которыми никто не наблюдал).</li> <li>- Отзывы о культуре справедливости из опросов персонала о культуре безопасности полетов.</li> <li>- Опросите представителей персонала, чтобы подтвердить, что они согласны с политикой и принципами справедливой культуры. Убедитесь, что сотрудники осведомлены о политике и принципах справедливой культуры.</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|          | Существующая   |   | Приемлемая |   | Рабочая |   | Эффективная |   |                     |             |  |
|----------|--|---|------------|---|---------|---|-------------|---|---------------------|-------------|--|
|          |  | <p>Определены политика и принципы справедливой культуры.</p>  |            | <p>Политика справедливой культуры четко определяет приемлемое и неприемлемое поведение.<br/>Принципы обеспечивают последовательное применение политики во всей организации.<br/>Политика и принципы справедливой культуры понятны и ясно видны.</p> |         | <p>Имеются свидетельства того, что политика справедливой культуры и поддерживающие принципы применяются и пропагандируются среди персонала.</p> |             | <p>Политика справедливой культуры применяется справедливо и последовательно, и персонал доверяет этой политике.<br/>Имеются данные о том, что грань между приемлемым и неприемлемым поведением была установлена в ходе консультаций с персоналом и представителями персонала.</p> |                     |             |  |
| Оценка   | 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 (ГосПБП) и Национальный план обеспечения безопасности полетов рассматриваются для выбора целей безопасности полетов и SPI. |            |   |         |   |             |   |                     |             |  |
| Руководс | Изучить и оценить  |   |            |   |         |   |             |   |                     |             |  |
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Оцените, являются ли цели безопасности полетов подходящими и актуальными.</li> <li>- Определены цели, которые приведут к улучшению процессов, результатов и развитию позитивной культуры безопасности полетов.</li> <li>- Оцените, как цели безопасности полетов доводятся до сведения всей организации.</li> </ul> |   |            |   |         |   |             |   |                     |             |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|  |   |   |  |   |
|--|---|---|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Цели безопасности полетов измеряются для мониторинга достижения с помощью SPI и SPT.</li> <li>- Оцените, учтены ли цели безопасности полетов в соответствии с государственными целями безопасности полетов в Национальном плане безопасности полетов Кыргызской Республики.</li> </ul> |   |  |   |
|  | <b>Существующая</b>   | <b>Приемлемая</b>   | <b>Рабочая</b>   | <b>Эффективная</b>  |
|  | 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 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

| Оценка | Показатели соответствия и эффективности  |   | С | П | Р | 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 СУБ в отношении политики безопасности полетов, Инструкций безопасности полетов и культуры безопасности полетов организации. |   |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                    |   | <b>Изучить и оценить</b>  |  |  |          |  |          |   |                            |  |                    |  |
|--------------------|---|---|--|--|----------|--|----------|---|----------------------------|--|--------------------|--|
| <b>Руководство</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Доказательства того, что Ответственный руководитель имеет полномочия предоставлять достаточные ресурсы для соответствующих улучшений безопасности полетов.</li> <li>- Свидетельства принятия решения о приемлемости риска.</li> <li>- Деятельность СУБП по обзору осуществляется своевременно, и СУБП обеспечена достаточными ресурсами.</li> <li>- Доказательства остановки деятельности из-за неприемлемого уровня риска безопасности полетов.</li> <li>- Ищите доказательства того, что действия ответственного руководителя согласуются с активным продвижением позитивной культуры безопасности полетов в организации.</li> </ul> |   |  |  |          |  |          |   |                            |  |                    |  |
|                    |   | <b>Существующая</b>   |  | <b>Приемлемая</b>                                |          | <b>Рабочая</b>   |          | <b>Эффективная</b>  |                            |  |                    |  |
|                    |   | Назначенный Ответственный Руководитель, который несет полную ответственность и полную отчетность за СУБП.   |  | Ответственный Руководитель контролирует ресурсы. |          | Ответственный Руководитель обеспечивает надлежащее обеспечение ресурсами, внедрение и обслуживание СУБП, а также имеет право остановить работу в случае неприемлемого уровня риска для безопасности полетов. |          | Ответственный Руководитель следит за тем, чтобы эффективность СУБП отслеживалась, анализировалась и улучшалась. |                            |  |                    |  |
|                    |   |   |  |  |          | Ответственный Руководитель полностью осознает свои роли и обязанности в системе СУБП. Ответственный Руководитель доступен для сотрудников организации.   |          |   |                            |  |                    |  |
| <b>Оценка</b>      | <b>Показатели соответствия и эффективности</b>  |   |  |  | <b>С</b> | <b>П</b>   | <b>Р</b> | <b>Э</b>  | <b>Как это достигается</b> |  | <b>Комментарии</b> |  |
|                    | 1.2.3   | Ответственность за безопасность полетов, полномочия и обязанности определены и задокументированы во всей организации, и персонал понимает свои собственные обязанности. |  |  |          |  |          |   |                            |  |                    |  |
|                    |   | <b>Изучить и оценить</b>  |  |  |          |  |          |   |                            |  |                    |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

- Расспросите руководителей и сотрудников об их ролях и обязанностях.
- Подтвердите, что высшее руководство осведомлено о показателях безопасности полетов организации ГА и ее наиболее значительных рисках.
- Ищите доказательства наличия у руководителей целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов [SPT]
- Ищите активное участие управленческой команды в СУБП.
- Доказательства надлежащего снижения рисков, действий и ответственности.
- Определены и применяются уровни управления, уполномоченные принимать решения о принятии рисков.
- Проверьте наличие любых конфликтов интересов, а также то, что они были выявлены и урегулированы.

| Существующая  | Приемлемая  | Рабочая  | Эффективная  |
|---|---|--|--|
| Ответственность за безопасность полетов, полномочия и обязанности четко определены и задокументированы. | Отдельные лица имеют доступ к своей подотчетности, полномочиям и обязанностям в области безопасности полетов (например, посредством должностных инструкций или организационных схем). | Все в организации ГА знают и выполняют свои обязанности, полномочия и ответственность в области безопасности полетов, и их поощряют вносить свой вклад в СУБП. | Подотчетный руководитель и группа высшего руководства осведомлены о рисках, с которыми сталкивается организация ГА, и принципы СУБП действуют во всей организации, поэтому безопасность полетов является частью повседневного языка. |

### 1.3 НАЗНАЧЕНИЕ КЛЮЧЕВОГО ПЕРСОНАЛА

| O | 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. |   |   |   |   |                     |             |
|   |   |  |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                          |   |   |   |  |  |  |  |  |
|--------------------------|---|---|---|--|--|--|--|--|
|                          | 1.3.2   | <p>Организации ГА выделила достаточные ресурсы для управления СУБП, включая, помимо прочего, компетентный персонал для расследования безопасности полетов, анализа, аудита и продвижения.</p> |   |  |  |  |  |  |
| <b>Изучить и оценить</b> |   |   |   |  |  |  |  |  |
| <b>Руководство</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Пересмотрит роль руководителя по безопасности полетов, включая авторитет и статус.</li> <li>- Проанализируйте обучение, которое получил руководитель по безопасности полетов.</li> <li>- Ищите доказательства сохраненной компетентности.</li> <li>- Проверьте, как руководитель по безопасности полетов получает доступ к внутренней и внешней информации по безопасности полетов.</li> <li>- Проверьте, как руководитель по безопасности полетов общается и взаимодействует с эксплуатационным персоналом высшим руководством.</li> <li>- Проверьте рабочую нагрузку руководителя по безопасности полетов/выделенное время для выполнения роли.</li> <li>- Убедитесь в наличии достаточных ресурсов для деятельности СУБП, такой как расследование безопасности полетов, анализ, аудит, посещение совещаний по безопасности полетов и продвижение по службе.</li> <li>- Обзор действий по отчету о безопасности полетов и сроков закрытия.</li> <li>- Интервью с ответственным руководителем и руководителем по безопасности полетов.</li> <li>- Проверьте наличие любых конфликтов интересов, а также то, что они были выявлены и урегулированы.</li> </ul> |   |   |  |  |  |  |  |
|                          | <b>Существующая</b>   | <b>Приемлемая</b>   | <b>Рабочая</b>  | <b>Эффективная</b>   |  |  |  |  |
|                          | Руководитель по безопасности полетов назначен, отвечающий за внедрение и обслуживание СУБП, и подчиняется   | Руководитель по безопасности полетов компетентен.   | Руководитель по безопасности полетов внедрил и поддерживает СУБП.<br>Руководитель по безопасности | Руководитель по безопасности полетов компетентен управлять СУБП и своевременно выявлять улучшения. |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                    |  |  |   |  |  |          |  |          |                            |
|--------------------|--|--|---|--|--|----------|--|----------|----------------------------|
| <b>Оценка</b>      | <p>непосредственно<br/>Ответственному руководителю.</p>  |  | <p>Для поддержания СУБП выделяется достаточно времени и ресурсов.</p> |  | <p>полетов находится в постоянном контакте с Ответственным Руководителем и при необходимости сообщает о проблемах безопасности полетов.<br/>Руководитель по безопасности полетов доступен для сотрудников организации.</p> |          | <p>Существуют тесные рабочие отношения с ответственным руководителем, и руководитель по безопасности полетов считается доверенным советником и имеет соответствующий статус организации.</p> |          |                            |
|                    | <b>Показатели соответствия и эффективности</b>   |  |   |  | <b>С</b>   | <b>П</b> | <b>Р</b>   | <b>Э</b> | <b>Как это достигается</b> |
|                    | 1.3.3  | Организации ГА создала 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 руководителей функциональных направлений. |   |  |  |          |  |          |                            |
| <b>Руководство</b> | <b>Изучить и оценить</b>   |  |   |  |  |          |  |          |                            |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изучите комитет по безопасности полетов и структуру совещаний, а также техническое задание для каждого комитета/совещания.</li> <li>- Пересмотрите уровни посещаемости собраний.</li> <li>- Просмотрите записи собраний и действия.</li> <li>- Убедитесь, что результаты доведены до сведения остальных сотрудников организации.</li> <li>- Данные о целях безопасности полетов, показателях безопасности полетов и соблюдении требований рассматриваются и обсуждаются на совещаниях.</li> <li>- Участники оспаривают то, что представляется, когда есть ограниченные доказательства.</li> <li>- Высшее руководство осведомлено о наиболее значительных рисках, с которыми сталкивается организации ГА, и обобщих показателях безопасности полетов организации.</li> </ul> |  |   |  |  |          |  |          |                            |
|                    | <b>Существующая</b>  |  | <b>Приемлемая</b>   |  | <b>Рабочая</b>   |          | <b>Эффективная</b>   |          |                            |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>Организации ГА создала комитет(ы) по безопасности полетов.</p> | <p>Структура и периодичность комитетов по безопасности полетов поддерживают функции СУБП в масштабах всей организации.<br/>Сфера деятельности комитета(ов) по безопасности полетов включает риски для безопасности полетов и вопросы соответствия.<br/>В состав комитета по безопасности полетов высшего уровня входят как минимум Ответственный руководитель и руководители функциональных направлений.</p> | <p>Имеются свидетельства о проведении встреч с подробным описанием посещаемости, обсуждений и действий.<br/>Комитет(ы) по безопасности полетов наблюдают за эффективностью СУБП и функции контроля за соблюдением требований, проверяя наличие достаточных ресурсов.<br/>Действия контролируются, и установлены соответствующие целевые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и SPI.</p> | <p>В состав комитетов по безопасности полетов входят ключевые заинтересованные стороны. Результаты встреч документируются и сообщаются, а любые действия согласовываются, предпринимаются и своевременно отслеживаются.<br/>Показатели безопасности полетов и цели безопасности полетов пересматриваются и предпринимаются соответствующие действия.</p> |
|---|--|--|--|

### 1.4 КООРДИНАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ АВАРИЙНОГО РЕАГИРОВАНИЯ

| Оценка                   | Показатели соответствия и эффективности  | С  | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|--------------------------|--|--|---|---|---|---------------------|-------------|
|                          | 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. |  |   |   |   |                     |             |
| <b>Изучить и оценить</b> |  |  |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

- Изучите план реагирования на чрезвычайные ситуации.
- Проверьте, как планируется координация с другими организациями ГА.
- Проверьте, как распространяется ERP и где хранятся копии.
- Опросите 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 тестировался, а также предпринятые действия.

| Существующая   | Приемлемая   | Рабочая   | Эффективная  |
|--|--|---|--|
| Была разработана и определена скоординированная ERP. | 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 тестирования ERP. Координация с другими организациями ГА (включая неавиационные организации) определяется соответствующими средствами. | ERP пересматривается и тестируется, чтобы убедиться, что она остается актуальной. При необходимости имеются свидетельства координации с другими организациями ГА. | Результаты проверки и тестирования ERP оцениваются, и принимаются меры для повышения ее эффективности. |

### 1.5 ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО СУБП

| О | Показатели соответствия и эффективности |  |  |  | С | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|---|---|--|--|--|---|---|---|---|---------------------|-------------|
|   | 1.5.1                                   |  |  |  |   |   |   |   |                     |             |
|   | 1.5.1                                   | Документация по СУБП включает политику и процессы, описывающие систему и процессы управления безопасностью полетов в организации, и доступна для всего соответствующего персонала. |  |  |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|  |  |   |   |  |   |  |  |
|--|--|---|---|--|---|--|--|
| 1.5.2  | Документация СУБП, включая записи, относящиеся к СУБП, регулярно пересматриваются и обновляются с помощью соответствующего контроля версий.  |   |   |  |   |  |  |
| <b>Руководство</b>   | <b>Изучить и оценить</b>   |   |   |  |   |  |  |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Просмотрите документацию СУБП и процедуры внесения поправок.</li> <li>- Проверьте наличие перекрестных ссылок на другие документы и процедуры.</li> <li>- Проверить доступность документации СУБП для всех сотрудников.</li> <li>- Убедитесь, что персонал знает, где найти документацию, связанную с безопасностью полетов, включая процедуры, соответствующие их роли.</li> <li>- Просмотрите вспомогательную документацию по СУБП (журналы учета опасностей, протоколы совещаний, отчеты о показателях безопасности полетов, оценки рисков и т. д.).</li> <li>- Проверьте, как хранятся записи о безопасности полетов и контролируется ли версия.</li> <li>- Убедитесь, что соответствующий персонал осведомлен о процессах и процедурах управления записями.</li> </ul> |   |   |  |   |  |  |
|  | <b>Существующая</b>  |   | <b>Приемлемая</b>   |  | <b>Рабочая</b>  |  |  |
|  | Документация СУБП включает политики и процессы, описывающие СУБП и процессы транзита. Документация СУБП определяет выходные данные СУБП и записи о действиях СУБП, которые будут храниться.  |   | Документация по СУБП легкодоступна для всего соответствующего персонала. Документация по СУБП понятна. Документация СУБП согласуется с другими внутренними системами управления и |  | Изменения в документации СУБП являются управляемыми. Все знакомы с соответствующими частями документации СУБП и следуют им. Действия по СУБП надлежащим образом хранятся и признаются |  | Документация СУБП активно пересматривается на предмет улучшения. Записи СУБП обычно используются в качестве исходных данных для задач, связанных с управлением безопасностью полетов |
| Идентифицируются записи, подлежащие хранению, период хранения и местонахождение. |  | отражает фактические действующие процессы. Определены правила защиты данных и конфиденциальности. |   | полными и соответствующими правилам защиты данных и контроля конфиденциальности. |   | полетов, и постоянного улучшения СУБП. |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

## 2. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (АПКР 19, компонент 2)

### 2.1 ВЫЯВЛЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ОПАСНОСТИ

|               | Показатели соответствия и эффективности   |   |  |                   | С | П | Р              | Э | Как это достигается | Комментарии        |
|---------------|---|---|--|-------------------|---|---|----------------|---|---------------------|--------------------|
|               | 2.1.1   | 2.1.2   |  |                   |   |   |                |   |                     |                    |
| <b>Оценка</b> | 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 организации.   |  |                   |   |   |                |   |                     |                    |
| <b>Рук</b>    | <b>Изучить и оценить</b>  |   |  |                   |   |   |                |   |                     |                    |
|               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проверьте систему отчетности на доступность и простоту использования.</li> <li>- Проверьте доверие сотрудников к системе отчетности и осведомленность о ней, а также о том, знают ли они, о чем следует сообщать.</li> <li>- Узнайте, как обеспечивается защита и конфиденциальность данных.</li> <li>- Доказательства обратной связи с сообщаемым, организацией и третьими лицами.</li> <li>- Оценивайте объем и качество отчетов, в том числе сообщает ли персонал о своих ошибках и недочетах.</li> <li>- Просмотрите показатели закрытия отчетов.</li> <li>- Проверьте, могут ли контрактные организации ГА, и клиенты составлять отчеты.</li> <li>- Проверьте, как анализируются отчеты в системе.</li> <li>- Убедитесь, что обязанности в отношении анализа событий, хранения и последующих действий четко определены.</li> <li>- Проверьте, что соответствующий персонал знает, какие события должны быть обязательными.</li> <li>- Оцените, как высшее руководство взаимодействует с результатами системы отчетности.</li> </ul> |   |  |                   |   |   |                |   |                     |                    |
|               | <b>Существующая</b>   |   |  | <b>Приемлемая</b> |   |   | <b>Рабочая</b> |   |                     | <b>Эффективная</b> |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|          |   |   |   |  |          |          |                            |                    |
|----------|---|---|---|--|----------|----------|----------------------------|--------------------|
|          | Существует система конфиденциальной отчетности для регистрации обязательных событий и добровольных отчетов, которая включает систему обратной связи и хранится в базе данных. Процесс определяет, как обрабатываются отчеты, а также указываются и учитываются временные рамки. | Система отчетности доступна и проста в использовании для всего персонала. Обязанности, сроки и формат обратной связи содержательны и четко определены. Защита данных и конфиденциальность обеспечены. | Система отчетности используется всем персоналом. О любых предпринятых (или не предпринятых) действиях сообщается сообщившему и, при необходимости, остальной части организации. Отчеты оцениваются, обрабатываются, анализируются и сохраняются. Персонал знает и выполняет свои обязанности в отношении системы отчетности. Отчеты обрабатываются в установленные сроки. | Существует надежная система отчетности, основанная на объеме отчетности и качестве полученных отчетов. Действия по отчетам по безопасности полетов выполняются своевременно. Персонал выражает уверенность и доверие к политике и процессу отчетности организации. Система отчетности используется для принятия более эффективных управленческих решений и постоянно совершенствуется. Система отчетности доступна для третьих лиц (партнеров, поставщиков и подрядчиков). |          |          |                            |                    |
| <b>О</b> | <b>Показатели соответствия и эффективности</b>  |   | <b>С</b>  | <b>П</b>   | <b>Р</b> | <b>Э</b> | <b>Как это достигается</b> | <b>Комментарии</b> |
|          | 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.   |   |  |          |          |                            |                    |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - А |
|  |   | Редакция   | 02             |

|                    |  |  |                |                    |  |  |  |  |
|--------------------|--|--|----------------|--------------------|--|--|--|--|
|                    | 2.1.6  | <p>Расследования безопасности полетов проводятся соответствующим образом обученным персоналом для выявления основных причин (почему это произошло, а не только того, что произошло).</p> |                |                    |  |  |  |  |
| <b>Руководство</b> | <b>Изучить и оценить</b>   |  |                |                    |  |  |  |  |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проанализируйте, как выявляются, анализируются, устраняются и регистрируются опасности.</li> <li>- Проверьте структуру и план журнала опасностей.</li> <li>- Учитывайте опасности, связанные с: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Возможными сценариями аварий;</li> <li>○ Человеческим и организационным факторами;</li> <li>○ Деловыми решениями и процессами; и</li> <li>○ Сторонними организациями ГА;</li> </ul> </li> <li>- 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.</li> <li>- Проверьте, выявляют ли исследования безопасности человеческие и организационные факторы.</li> </ul> |  |                |                    |  |  |  |  |
|                    | <b>Существующая</b>  | <b>Приемлемая</b>  | <b>Рабочая</b> | <b>Эффективная</b> |  |  |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|  |   |  |  |   |
|--|---|--|--|---|
|  | <p>Существует процесс, который определяет, как выявляются опасности с помощью реактивных и проактивных методов. Идентифицируются триггеры для расследований безопасности.</p> | <p>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 расследований безопасности полетов определен и соответствует уровню риска.</p> | <p>Опасности идентифицируются и документируются. Выявляются человеческие и организационные факторы, связанные с опасностями. Проводятся и протоколируются проверки безопасности полетов.</p> | <p>В организации ГА имеется 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. Расследования безопасности полетов выявляют причинные/содействующие факторы, в соответствии с которыми принимаются меры.</p> |
|--|---|--|--|---|

## 2.2 ОЦЕНКА И УМЕНЬШЕНИЕ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

| О | 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). |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                    |   |  |   |   |   |  |  |
|--------------------|---|--|---|---|---|--|--|
|                    | 2.2.2   | Существуют критерии для оценки уровня риска, который организации ГА готова принять, а оценки ирейтинги риска должным образом обоснованы. |   |   |   |  |  |
| <b>Руководство</b> | <b>Изучить и оценить</b>  |  |   |   |   |  |  |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изучите схему и процедуры классификации рисков.</li> <li>- Убедитесь, что определены критерии серьезности и вероятности (или описана альтернативная методология).</li> <li>- Проверьте, последовательно ли проводятся оценки рисков.</li> <li>- Отберите образец выявленной опасности и проверьте, как она обрабатывается и документируется.</li> <li>- Просмотрите, что запускает оценку риска.</li> <li>- Проверьте все сделанные предположения и проверьте, пересматриваются ли они.</li> <li>- Проверьте, как классифицируются проблемы, когда количественных данных недостаточно.</li> <li>- Убедитесь, что процесс определяет, кто и какой уровень риска может принять.</li> <li>- Убедитесь, что реестр рисков пересматривается и контролируется соответствующим(и) комитетом(ами) побезопасности.</li> <li>- Доказательства приемлемости риска регулярно используются в процессах принятия решений.</li> </ul> |  |   |   |   |  |  |
|                    |   | <b>Существующая</b>  | <b>Приемлемая</b>   | <b>Рабочая</b>  | <b>Эффективная</b>  |  |  |
|                    |   | Существует процесс анализа иоценки рисков безопасности полетов. Определяется уровень риска, который организации ГА готова принять.       | Критерии серьезности и вероятности четко определены и соответствуют фактическим обстоятельствам организации ГА. | 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. |  |  |
|                    |   | Матрица рисков и критерии приемлемости четко определены и применимы. Ответственность и срокипринятия риска четко определены.             |   | Критерии приемлемости риска используются на постоянной основе и применяются в процессах принятия управленческих решений и регулярно пересматриваются. |   |  |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

| Оценка  | Показатели соответствия и эффективности   |   | С                 | П   | Р              | Э   | Как это достигается | Комментарии |
|---|---|---|-------------------|---|----------------|---|---------------------|-------------|
|   | 2.2.3   | В организации ГА имеется процесс принятия решений и применения, надлежащих и эффективных средств контроля рисков. |                   |   |                |   |                     |             |
| Руководство   | <b>Изучить и оценить</b>  |   |                   |   |                |   |                     |             |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Элементы управления рисками учитывают человеческие и организационные факторы.</li> <li>- Доказательства принятия мер по контролю рисков и последующих действий.</li> <li>- Проверьте, снизили ли средства контроля риска остаточный риск.</li> <li>- Элементы управления рисками четко определены.</li> <li>- Убедитесь, что новые элементы управления рисками не создают дополнительных рисков.</li> <li>- Проверьте, осуществляется ли приемлемость рисков на правильном уровне управления.</li> </ul> |   |                   |   |                |   |                     |             |
|   | <b>Существующая</b>   |   | <b>Приемлемая</b> |   | <b>Рабочая</b> |   | <b>Эффективная</b>  |             |
| В организации ГА имеется процесс принятия решений и применения средств контроля рисков. |   | Определены обязанности и сроки для определения и принятия средств контроля риска.                                 |                   | 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. |                | Средства контроля рисков практичны и устойчивы, применяются своевременно и не создают дополнительных рисков. Средства управления рисками учитывают человеческий фактор. |                     |             |

### 3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

(АПКР 19, компонент 3)

#### 3.1 КОНТРОЛЬ И КОЛИЧЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

| Оценка   | Показатели соответствия и эффективности  |   |                   |  | С              | П | Р   | Э                  | Как это достигается | Комментарии |
|--|--|---|-------------------|--|----------------|---|---|--------------------|---------------------|-------------|
|  | 3.1.1  | Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), связанные с целями организации ГА в области безопасности, были определены, оглашены и отслеживаются и анализируются для выявления тенденций. |                   |  |                |   |   |                    |                     |             |
| Руководство  | <b>Изучить и оценить</b>   |   |                   |  |                |   |   |                    |                     |             |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Доказательства того, что SPI основаны на надежных источниках данных.</li> <li>- Свидетельство о том, когда в последний раз рассматривались SPI.</li> <li>- Определенные SPI и цели соответствуют деятельности организации, рискам и целям безопасности полетов.</li> <li>- SPI сосредоточены на том, что важно, а не на том, что легко измерить.</li> <li>- Рассмотрение любых государственных SPI.</li> <li>- Проверьте, были ли предприняты какие-либо действия, когда SPI указывает на негативную тенденцию (отражающую контроль риска или несоответствующий SPI).</li> <li>- Доказательства того, что результаты мониторинга показателей безопасности полетов обсуждаются на уровне высшего руководства.</li> <li>- Подтверждение обратной связи, предоставленной Ответственному руководителю.</li> </ul> |   |                   |  |                |   |   |                    |                     |             |
|  | <b>Существующая</b>  |   | <b>Приемлемая</b> |  | <b>Рабочая</b> |   |   | <b>Эффективная</b> |                     |             |
| Существует процесс измерения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов организации, включая SPI и целевые показатели, связанные с целями организации ГА в области безопасности полетов, а также |  | 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.                   |                   | Показатели безопасности полетов организации измеряются, а значимые SPI постоянно отслеживаются и анализируются на предмет тенденций. |                |   | SPI демонстрируют показатели безопасности полетов организации ГА и эффективность средств контроля рисков на основе надежных данных. SPI пересматриваются и регулярно обновляются, чтобы обеспечить их актуальность. |                    |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|   |   |  |   |                   |          |   |   |          |  |                    |  |
|---|---|--|---|-------------------|----------|---|---|----------|--|--------------------|--|
|   | для измерения эффективности средств контроля рисков безопасности полетов.   | Периодичность и ответственность за мониторинг тенденций SPI являются соответствующими. Были поставлены реалистичные цели. Государственные SPI учитываются, если применимо. |   |                   |          |   | Если SPI указывают на неэффективность контроля риска, предпринимаются соответствующие действия. |          |  |                    |  |
| <b>Оценка</b>   | <b>Показатели соответствия и эффективности</b>  |  |   |                   | <b>С</b> | <b>П</b>  | <b>Р</b>  | <b>Э</b> | <b>Как это достигается</b>   | <b>Комментарии</b> |  |
|   | 3.1.2   | 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.   |   |                   |          |   |   |          |  |                    |  |
| <b>Руководство</b>  | <b>Изучить и оценить</b>  |  |   |                   |          |   |   |          |  |                    |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Доказательства того, что средства контроля рисков оцениваются на предмет их эффективности (например, аудиты, опросы, обзоры), SPI и целевые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов [SPT], системы отчетности).</li> <li>- Доказательства контроля рисков, применяемого оцениваемыми подрядными организациями ГА и контролируемые (например, проверка качества, обзоры и регулярные встречи).</li> <li>- Информация, полученная в результате деятельности по обеспечению безопасности полетов и контролю за соблюдением требований, возвращается в процесс управления рисками для безопасности полетов.</li> <li>- Проверьте, были ли изменены элементы управления рисками в результате оценки.</li> </ul> |  |   |                   |          |   |   |          |  |                    |  |
|   | <b>Существующая</b>   |  |   | <b>Приемлемая</b> |          |   | <b>Рабочая</b>  |          |  | <b>Эффективная</b> |  |
| Существует процесс оценочного, 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. |                    |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

| Оценка      | Показатели соответствия и эффективности   |   | С   | П | Р  | Э | Как это достигается  | Комментарии |  |
|-------------|---|---|---|---|--|---|--|-------------|--|
|             | 3.1.4   | Обязанности и ответственность за обеспечение соблюдения правил безопасности полетов определены, а применимые требования четко указаны в руководствах и процедурах организации.        |   |   |  |   |  |             |  |
|             | 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. |   |   |  |   |  |             |  |
| Руководство | Изучить и оценить   |   |   |   |  |   |  |             |  |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проанализируйте, как высшее руководство обеспечивает соответствие организации ГА требованиям.</li> <li>- Ознакомьтесь с должностными инструкциями на предмет соблюдения требований.</li> <li>- Доказательства того, что высшее руководство принимает меры по результатам внутреннего и внешнего аудита.</li> <li>- Проанализируйте, как достигается независимость службы внутреннего аудита.</li> <li>- Проанализируйте, как служба внутреннего аудита взаимодействует с:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Руководством,</li> <li>o Прямыми руководителями, и</li> <li>o Персоналом по управлению безопасностью полетов.</li> </ul> </li> <li>- Оцените содержимое программы на соответствие любым нормативным требованиям.</li> </ul> |   |   |   |  |   |  |             |  |
|             | Существующая  |   | Приемлемая  |   | Рабочая  |   | Эффективная  |             |  |
|             | Определены обязанности и ответственность за соблюдение требований.<br>В организации ГА имеется программа внутреннего аудита   |   | Программа внутреннего аудита охватывает все применимые правила и включает подробную информацию о графике аудитов. |   | Программа мониторинга соответствия соблюдается и регулярно пересматривается.<br>Все сотрудники осознают свои обязанности и ответственность |   | Отдельные лица активно выявляют потенциальные несоответствия и сообщают о них. |             |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|   |   |  |  |   |          |  |                |          |  |                    |                    |  |
|---|---|--|--|---|----------|--|----------------|----------|--|--------------------|--------------------|--|
|   | и процедуры аудита, отчетности и записей.<br>Определено лицо или группа лиц, ответственных за внутренний аудит, и они имеют прямой доступ к Ответственному руководителю.  | Достигнута независимость службы внутреннего аудита.  | за соответствие и соблюдение процессов и процедур.<br>Результаты внутреннего и внешнего аудита сообщаются Ответственному руководителю и высшему руководству.             | Ответственный руководитель и высшее руководство активно запрашивают отзывы о состоянии внутреннего и внешнего аудита. |          |  |                |          |  |                    |                    |  |
| <b>Оценка</b>   | <b>Показатели соответствия и эффективности</b>  |  |  |   | <b>С</b> | <b>П</b>   | <b>Р</b>       | <b>Э</b> | <b>Как это достигается</b>   |                    | <b>Комментарии</b> |  |
|   | 3.1.7   | После аудита проводится соответствующий анализ причинных факторов и предпринимаются корректирующие/предупредительные действия. |  |   |          |  |                |          |  |                    |                    |  |
| <b>Руководство</b>  | <b>Изучить и оценить</b>  |  |  |   |          |  |                |          |  |                    |                    |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Просмотрите методы, используемые для причинно-следственного анализа.</li> <li>- Убедитесь, что метод используется последовательно.</li> <li>- Просмотрите любые повторные выводы и проверьте, были ли действия не выполнены или просрочены.</li> <li>- Проверять своевременность выполнения действий.</li> <li>- Проверьте осведомленность высшего руководства о статусе существенных выводов и соответствующих корректирующих/предупредительных действиях.</li> <li>- Убедитесь, что соответствующий персонал участвует в определении причин и способствующих факторов.</li> <li>- Ищите согласованность между результатами внутреннего аудита и результатами внешнего аудита.</li> <li>- Проверьте, рассматриваются ли причинные факторы как потенциальные опасности.</li> </ul> |  |  |   |          |  |                |          |  |                    |                    |  |
|   | <b>Существующая</b>   |  |  | <b>Приемлемая</b>   |          |  | <b>Рабочая</b> |          |  | <b>Эффективная</b> |                    |  |
| Определен процесс идентификации и контроля за корректирующими/предупредительными действиями.<br>Описан интерфейс между внутренними аудитами и процессами управления |   |  | Указаны обязанности и сроки определения, принятия и выполнения, корректирующих/предупредительных действий.<br>Мониторинг соответствия включает контрольную деятельность. |   |          | Выявление и последующие корректирующие/предупредительные действия выполняются в соответствии с процедурами, включая причинно-следственный анализ для устранения основных причин. |                |          | Организации ГА исследует системные причины и факторы, способствующие получению результатов.<br>Организации ГА проактивно анализирует статус корректирующих/предупредительных действий. |                    |                    |  |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                                   |  |   |  |
|-----------------------------------|--|---|--|
| рисками для безопасности полетов. |  | Статус<br>корректирующих/предупредительных действий регулярно доводится до сведения соответствующего высшего руководства и персонала. | Проверяется эффективность корректирующих/предупредительных действий. |
|-----------------------------------|--|---|--|

### 3.2 УПРАВЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ

| Оценка                   | Показатели соответствия и эффективности  |  | С | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|--------------------------|--|--|---|---|---|---|---------------------|-------------|
|                          | 3.2.1  | В организации ГА имеется 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 применяла соответствующие Инструкции HF/ориентированного на человека проектирования к оборудованию и проектированию физической среды. |  |   |   |   |   |                     |             |
| <b>Изучить и оценить</b> |  |  |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

- 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 последующие 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 (ОВ) ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|  | <b>Существующая</b>  | <b>Приемлемая</b>  | <b>Рабочая</b>  | <b>Эффективная</b>  |
|--|--|--|---|---|
|  | <p>Организации ГА внедрила процессуправления 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.<br/>В процессе также учитываютсяизменения, связанные с бизнесом, и взаимодействие с другими организациями ГА ГАми/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.<br/>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 последующие действия, обеспечивающие безопасное внедрение изменения.<br/>Изменения сообщаются тем, кого они затронут.<br/>Стратегии контроля и смягчения рисков, связанные с изменениями, достигают запланированного эффекта.</p> |

### 3.3 ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУБП

| Оценка | Показатели соответствия и эффективности |   |  |  | С | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|--------|---|---|--|--|---|---|---|---|---------------------|-------------|
|        | 3.3.1                                   |   |  |  |   |   |   |   |                     |             |
|        | 3.3.1                                   | Организации ГА постоянно контролирует, пересматривает и оценивает свои процессы СУБП, чтобы поддерживать или постоянно улучшать общую эффективность СУБП. |  |  |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

| Изучить и оценить  |   |  |  |  |
|--------------------|---|--|--|--|
| <b>Руководство</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изучите информацию и данные о безопасности полетов, используемые для принятия управленческих решений и постоянного улучшения.</li> <li>- Доказательства:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Включения извлеченных уроков в СУБП и оперативные процессы;</li> <li>○ Поиска и внедрения передового опыта;</li> <li>○ Опросов и оценок организационной культуры проводятся и принимаются меры;</li> <li>○ Данные анализируются, и результаты передаются комитетам по безопасности полетов; и</li> <li>○ Последующие действия.</li> <li>○ Периодического обзора эффективности СУБП (политики, цели, SPI, процессы и процедуры и т. д.)                   <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> |  |  |  |
|                    | Существующая  | Приемлемая   | Рабочая  | Эффективная  |
|                    | Существует процесс мониторинга и анализа эффективности СУБП с использованием имеющихся данных и информации.   | СУБП периодически пересматривается, и этот анализ подкрепляется информацией о безопасности полетов и мероприятиями по обеспечению безопасности полетов.<br>Задействовано высшее руководство и различные отделы.<br>Принятие решений основано на данных. Внешняя информация рассматривается в дополнение к внутренней информации. | Имеются данные о том, что СУБП периодически пересматривается для оценки ее эффективности и принятия соответствующих мер. | Для оценки эффективности СУБП используются несколько источников информации, включая анализ данных о безопасности полетов, который помогает принимать решения о постоянном совершенствовании. |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

**4 ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ  
(АПКР 19, компонент 4)**

**4.1 ПОДГОТОВКА И ОБУЧЕНИЕ**

| Оценка                   | 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 организации. |   |   |   |   |                     |             |
|                          | 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.   |   |   |   |   |                     |             |
| <b>Изучить и оценить</b> |   |  |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

- Ознакомьтесь с программой обучения СУБП, включая содержание курса и способ обучения.
- Сверяйте 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, аудиты, 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 организации ГА и своих обязанностях по обеспечению безопасности полетов.
- Убедитесь, что весь персонал проинструктирован о соблюдении требований.



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

|                 | <b>Существующая</b>   |  | <b>Приемлемая</b> |   | <b>Рабочая</b> |  | <b>Эффективная</b> |  |                            |                    |
|-----------------|---|--|-------------------|---|----------------|--|--------------------|--|----------------------------|--------------------|
|                 |   | 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 организации. 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 организации ГА 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. |                            |                    |
| <b>Оценка</b>   | <b>Показатели соответствия и эффективности</b>  |  |                   |   | <b>С</b>       | <b>П</b>   | <b>Р</b>           | <b>Э</b>   | <b>Как это достигается</b> | <b>Комментарии</b> |
|                 | 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.     |                   |   |                |  |                    |  |                            |                    |
| <b>Руководс</b> | <b>Изучить и оценить</b>  |  |                   |   |                |  |                    |  |                            |                    |
|                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проанализируйте, как проводится оценка компетентности при первоначальном приеме на работу и периодически.</li> <li>- Проверка включает в себя обязанности и ответственность по обеспечению безопасности полетов, а также управление соблюдением требований.</li> </ul> |  |                   |   |                |  |                    |  |                            |                    |
|                 | <b>Существующая</b>   |  | <b>Приемлемая</b> |   | <b>Рабочая</b> |  | <b>Эффективная</b> |  |                            |                    |

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - А |
|  |   | Редакция   | 02             |

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| Рамки компетенций определены для всего персонала, включая инструкторов. | Существует процесс периодической оценки фактической компетентности персонала в соответствии с этой структурой. | Имеются свидетельства того, что этот процесс используется и записывается. | Программа и процесс оценки компетентности регулярно пересматриваются и совершенствуются. При оценке компетентности предпринимаются соответствующие корректирующие действия, когда это необходимо, и вносятся в программу обучения. |
|---|--|---|--|

## 4.2 ОБМЕН ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

| Оценка                   | Показатели соответствия и эффективности |   | С | П | Р | Э | Как это достигается | Комментарии |
|--------------------------|---|---|---|---|---|---|---------------------|-------------|
|                          | 4.2.1                                   | Существует процесс для определения того, какая критичная для безопасности полетов информация должна быть передана и как она передается по всей организации ГА всему персоналу, в зависимости от ситуации. Сюда входят внешние поставщики услуг и персонал, где это применимо. |   |   |   |   |                     |             |
| <b>Изучить и оценить</b> |   |   |   |   |   |   |                     |             |



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

|            |                |
|------------|----------------|
| Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
| Глава      | Приложение - А |
| Редакция   | 02             |

- Просмотрите источники информации, используемые для информирования о безопасности полетов.
- Изучите методы, используемые для передачи информации о безопасности полетов (например, собрания, 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.

| 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 всей организации ГА всему персоналу, если это уместно, включая организации, работающие по контракту, и персонал, где это уместно. | Организации ГА эффективно анализируют и передают 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.                |

**5 УПРАВЛЕНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕМ**

|  |   |            |                |
|--|---|------------|----------------|
|  | <b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |   | Глава      | Приложение - А |
|  |   | Редакция   | 02             |

| Оценка | Показатели соответствия и эффективности   |  | С                 | П | Р              | Э | Как это достигается | Комментарии |
|--------|---|--|-------------------|---|----------------|---|---------------------|-------------|
|        | 5.1.1   | Организации ГА определила и задокументировала соответствующие внутренние и внешние протоколы взаимодействия и критический характер таких взаимодействий. |                   |   |                |   |                     |             |
| у      | <b>Изучить и оценить</b>  |  |                   |   |                |   |                     |             |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проверьте, как взаимодействия были задокументированы. Это может быть включено в описание системы.</li> <li>- Доказательства того, что: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Выявляются критические вопросы безопасности полетов, области и связанные с ними опасности;</li> <li>○ Происшествия, связанные с безопасностью полетов, регистрируются и рассматриваются;</li> <li>○ Действия по управлению рисками применяются и регулярно пересматриваются; и</li> <li>○ Взаимодействия периодически пересматриваются.</li> </ul> </li> <li>- Совместно с соответствующими внешними организациями ГА организуются занятия по обучению и пропаганде безопасности полетов.</li> <li>- Внешние организации ГА участвуют в деятельности СУБП и обмениваются информацией о безопасности полетов.</li> <li>- Проверьте выявленные взаимодействия (например, взаимодействие с аэродромами, авиакомпаниями, органами управления воздушным движением [УВД], учебными организациями ГА, организациями ГА нанятыми по контракту, и государством).</li> </ul> |  |                   |   |                |   |                     |             |
|        | <b>Существующая</b>   |  | <b>Приемлемая</b> |   | <b>Рабочая</b> |   | <b>Эффективная</b>  |             |

|  |  |            |                |
|--|--|------------|----------------|
| <p><b>ГАГА</b><br/>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</p> | <p><b>ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И<br/>НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ<br/>ЭКСПЛУАТАНТА (ОВ) ВОЗДУШНОГО<br/>ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ<br/>РЕСПУБЛИКИ В ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ<br/>УПРАВЛЕНИЯ<br/>БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ</b></p> | Документ № | SCAA-OPS-GM-38 |
|  |  | Глава      | Приложение - А |
|  |  | Редакция   | 02             |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p>Организация ГА определила и задокументировала соответствующие внутренние и внешние процессы взаимодействия и критический характер таких взаимодействий.</p> | <p>Адресуются все соответствующие взаимодействия. Способ управления взаимодействием соответствует критичности с точки зрения безопасности полетов. Определены средства для передачи информации о безопасности полетов.</p> | <p>Организации ГА управляет взаимодействием посредством идентификации опасностей и управления рисками. Существует деятельность по обеспечению уверенности для оценки мер по снижению рисков, осуществляемых внешними организациями ГА.</p> | <p>Организации ГА 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.</p> |
|--|--|--|---|