



БҮЙРУК  
ПРИКАЗ

2025 ж. 04-октабрь № 03-ЧЗЧ

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын  
ишмердүүлүгүнө сертификациялоо жана көзөмөл жүргүзүү процедуналары  
боюнча Нускамага учуу коопсуздугун башкаруу системасына тиешелүү  
бөлүгүндө өзгөртүүлөрдү жана толуктоолорду киргизүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүнө сертификация жүргүзүү жана көзөмөл процедуналарын тартипке келтирүү, тиешелүү нормативдик-укуктук базаны өркүндөтүү, ошондой эле учуу коопсуздугун башкаруу системасына байланыштуу талаптарды бирдиктүү негизде колдонуу аркылуу сертификациялоо жана көзөмөл жүргүзүүнүн натыйжалуулугун жогорулатуу максатында, **буйрук қылам:**

1. Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүн тастыктамалоо жана көзөмөлдөө процедуналары боюнча, учуулардын коопсуздугун башкаруу системасына байланыштуу нускамага төмөнкү өзгөртүүлөр жана толуктоолор киргизилсін:

- 32-бөлүм. Өзгөрүүлөрдү башкаруу.

Өзгөрүүлөрдү алдын ала макулдашуу талап кылынган учурда, эксплуатанттар коопсуздукка байланышкан тобокелдиктерди баалап, ЖА Органына (ОГА) суралыч боюнча сунуштоого тийиш. Эксплуатант коопсуздукка байланышкан бардык тобокелдиктерди башкарууга милдеттүү. Өзгөрүүлөрдү башкаруу процесси документтештирилген болушу керек жана ал ички жана тышкы өзгөрүүлөрдү аныктоого, алардын коопсуздукка терс таасирин азайтууга багытталат. Бул процесс эксплуатанттын учурдагы коркунчтарды аныктоо, тобокелдиктерди баалоо жана азайтуу процедураларына негизделиши зарыл.

**Туруктуу өркүндөтүү.**

Эксплуатант коопсуздуктун деңгээлин тынымсыз жогорулатууга умтулууга тийиш. Бул төмөнкүлөр аркылуу ишке ашырылат:

аудиттерди жана коопсуздук боюнча сурамжылоолорду өткөрүү жолу менен жабдууларды, объектилерди, документтерди жана процедуналарды проактивдүү жана реактивдүү баалоо;

кызматкерлердин ишмердүүлүгүн проактивдүү баалоо аркылуу алардын коопсуздук жаатындагы милдеттерин аткаруусун тастыктоо;

башкаруу системасынын натыйжалуулугун жана тобокелдиктерди азайтуу деңгээлин текшерүү үчүн реактивдүү баалоо.

Алдын ала макулдашуу талап кылынган езгерүүлөр.

Бул Нускамада УКБС ишке ашырууга байланыштуу көрсөтүлгөндөй, төмөндөгү маселелер алдын ала ЖА Органдын макулдугун талап кылат:

- (a) ЖА Органына билдириүүлөргө байланышкан процедуралар;
- (b) **Борт коштоочулар боюнча:**
  - (1) даярдоо, экзамендер жана текшерүүлөрдү өткөрүү жана күбөлүк берүү;
  - (2) үч типтеги аба кемелеринде иштөөгө уруксат берүү тартиби;
  - (3) даярдоо программалары жана окуу пландары;
- (c) изжара (лизинг) келишимдери;
- (d) башка эксплуатанттар тарабынан сертификаттагы аба кемелеринин пайдаланылыши (атайын операциялар, татаал коммерциялык эмес операциялар);
- (f) коркунучтуу жүктөрдү ташууга даярдоо программалары;
- (g) Учuu экипажы:
  - (1) бир нече типтеги аба кемелеринде учууга уруксат берүү процедуралары;
  - (2) даярдоо жана текшерүү программалары, FSTD колдонуусу менен;
- (h) күйүүчү май куюу схемалары жана атайын процедуралар;
- (i) Тик учактар операциялары:
  - (1) эл жыши жайгашпаган аймактан тышкары кагылышуу зонасындагы учуулар (HEMS уруксаты жок болсо);
  - (2) коомдук кызыкчылыктагы аянттарга/аянттардан учуулар;
  - (3) коопсуз аргасыз конуу мүмкүнчүлүгү жок учуулар;
  - (4) айланма роторлор менен күйүүчү май куюу;
- (j) масса жана центровка: жүктөрдүн стандарттык массалары (пассажирлер жана катталган багаждан тышкары);
- (k) Минималдуу жабдуулардын тизмеси (MEL):
  - (1) MELдин өзү;
  - (2) MMEL чөгиндеги MEL-ге ылайык келбegen эксплуатация;
  - (3) бузулууларды жоюу мөөнөтүн узартуу (RIE) процедуралары;
- (l) **Минималдуу учuu бийиктиkeri:**
  - (1) аныктоо методдору;
  - (2) белгиленген минимумдан төмөн учуу процедуралары;
- (m) **Учuu мүнөздөмөлөрү:**
  - (1) учуп чыгууда чоң бурчтарды колдонуу;
  - (2) кыска ЖППга конуу;
  - (3) тик глиссада менен конуу;
  - (4) талап кылышкан конуу аралыгын азайтуу менен иштөө;
- (n) обочолонгон аэродромду дайындоо аэродрому катары колдонуу;
- (o) аэродромдун эксплуатациялык минимумун аныктоо методдору;
- (p) Конууга жакындалп келүү техникасы:
  - (1) белгилүү бир учуу тилкеси үчүн стабилидештирилген эмес ыкмалар;
  - (2) Жарандык авиациянын ыйгарым укуктуу органынан (мисалы, EASA, FAA, TCCA, ФАВТ ж.б.) берилген жарактуу лицензиянын/сертификаттын болушу же улуттук авиациялык органдын расмий макулдугу;
- (q) ETOPS уруксаты жок эки кыймылдаткычтуу учактардын маршруттары (120 мин. ашык аралыкта);
- (r) учак категориялары жана VAT эсептөөдө төмөн масса колдонуу;

(s) Бир кыймылдаткычтуу турбиналуу участарда инструменталдык метеошарттарда (IMC) же түнкү шарттарда коммерциялык аба ташуулар. Тиркеменин мазмунунун болжолдуу үлгүсү.

Уюмдагы өзгөрүүлөрдү башкаруу процедуранын практикалык колдонуу жана бирдиктүү кылуу максатында, эксплуатант колдонсо боло турган «Өзгөрүүлөрдү башкаруу» (Management of Change, МОС) боюнча болжолдуу шаблон Тиркеме 7де берилген.

- 48. Учуу маалыматтарын талдоо программысы.

Эксплуатанттын жоопкерчилиги.

Учуу маалыматтарын мониторингдөө программынын (FDM) алкагында уюштуруу, камсыз кылуу жана талдоо иштеринин бардыгы, ошондой эле алынган жыйынтыктарды учуулардын коопсуздугун башкаруу системасынын процесстерине интеграциялоо толугу менен эксплуатанттын жалпы жоопкерчилигинде болот. Эксплуатант бул функцияларды өз күчү менен аткара алат же келишимдин негизинде сырткы уюмдарга өткөрүп бере алат. Ошол эле учурда эксплуатант төмөнкүлөр учун толук жоопкерчилики сактап калат:

○ Программанын Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин (АЭ-6) талаптарына шайкештиги;

Программа учуу маалыматтарын талдоону СУБПга интеграциялоо;

Программа учуу маалыматтарын талдоонун булактарын жана маалыматтарын АЭ-19га ылайык коргоо;

Уруксат берилген Жарапандык авиация органынын сертификация жана көзөмөл ишмердигинин алкагында тартылган уюмдардын компетенттүүлүгүн жана ыйгарым укуктарын документ менен ырастоо.

Функциялар сырткы уюмдарга өткөрүлгөн учурда эксплуатант жазуу жүзүндөгү келишим түзүүгө милдеттүү, анда төмөнкүлөр аныкталууга тийиш:

көрсөтүлүүчү колдоонун чөйрөсү;

маалыматтарды коргоо кепилдиги;

өз ара аракеттенүү жана талдоо жыйынтыктарын СУБП процесстерине интеграциялоо тартиби.

○ Учуу маалыматтарын талдоону жүргүзүү учун тартылган уюмдарга коюлуучу талаптар.

1. Юридикалык статус жана таанылуу:

авиациялык көзөмөл жүргүзүлгөн юрисдикцияда юридикалык жак катары катталган болушу;

ыйгарым укуктуу жарапандык авиация органынан (мисалы, EASA, FAA, TCCA, ж.б.) берилген жарактуу лицензиянын/күбөлүктүн же улуттук авиация органынын расмий бекитүүсүнүн болушу;

санкциялардын, чектөөлөрдүн же терс тарыхтын (анын ичинде лицензиянын/күбөлүктүн кайтарылып алынышы) жоктугу.

2. Техникалык компетенттүүлүк:

FDM/FDAP программаларын аткарууда кеминде үч жылдык тастыкталган тажрыйба, артыкчылыктуу түрдө окшош аба кемелеринин түрлөрү боюнча;

Annex 6 (Part I) жана ИКАО Doc 10000 талаптарына шайкеш сертификацияланган же валидделген программалык камсыздоону колдонуу;

FDR системалары, учуу маалыматтарын талдоо жана учуу коопсуздугу боюнча даярдыгы бар квалификациялуу адистердин (инженерлер, аналитиктер) болушу;

адистердин компетенттүүлүгүн документ менен ырастоо (CV, окуу сертификаттары, лицензиялар).

**3. Сапатты башкаруу жана көзөмөлдөө системасы.**

маалыматтарды иштетүүнү көзөмөлдөө жана параметрлерди текшерүү процедураларын камтыган документтештирилген сапатты башкаруу системасы (QA/QC);

ички аудит процедураларынын болушу жана эксплуатант менен Кыргыз Республикасынын уполномоченный жарандык авиация органы тарабынан аудит жүргүзүүгө макулдук;

маалыматтардын камтылыши, жүктөөдө кеткен каталар жана параметрлердин сапаты боюнча үзгүлтүксүз отчетторду берүү мүмкүнчүлүгү.

**4. Маалыматтарды коргоо жана АЭ-19га шайкештик**

маалымат булактарын коргоо жана анонимдештириүү (де-идентификация) процедураларынын болушу;

маалыматтарга кириүнү «билиүгө муктаждык» (need-to-know basis) принциби боюнча чектөө;

корголгон серверлерди жана маалымат сактоо системаларын колдонуу (ISO 27001 же ага барабар стандарт боюнча сертификатталган болсо жакшы);

контрактта аныктаалган максаттардан тышкары маалыматтарды пайдаланбоо боюнча юридикалык түрдө бекитилген милдеттенме.

**5. Эксплуатант менен өз ара аракеттенүү.**

Кызмат көрсөтүү деңгээли тууралуу макулдашууда (SLA) маалыматтарды жүктөө, чечмелөө жана отчетторду берүү мөөнөттөрү так көрсөтүлүшү керек;

Талдоонун жыйынтыктарын эксплуатанттын СУБПсина милдеттүү түрдө интеграциялоо (отчеттордун форматы, маалымат берүү интерфейстери, FDM комитетине катышуу);

Эксплуатанттын же Кыргыз Республикасынын уполномоченный Жарандык авиация органынын суранычы боюнча иликтөөлөргө жана аныктаалган тенденцияларды талдоого катышуу боюнча милдеттенме.

**- Тиркеме 4, п.15.**

Коопсуздукту башкаруу боюнча Колдонмо (СУБП) оператордун бардык кызматкерлерине коопсуздукту камсыз кылуу боюнча ыкмаларды жеткирүүчү негизги курал болуп эсептелет. СУБП коопсуздукту башкаруунун бардык аспектилерин документтештириүүгө тийиш, анын ичинде:

коопсуздук саясатын,  
максаттарды,  
процедураларды жана  
коопсуздук жаатындагы жеке милдеттерди.

(өзгөрүүлөрдү башкаруу – анын ичинде коопсуздук боюнча милдеттерге тиешелүү уюмдук өзгөрүүлөрдү башкаруу).

**- Тиркеме 7 кошулсун. (Өзгөрүүлөрдү башкаруу формасы).**

**6. Документ менен ырастоо.**

Улуттук уполномоченный жарандык авиация органы же эл аралык таанылган авиация органы (EASA, FAA, TCCA ж.б.) тарабынан берилген жарактуу сертификаттардын/бекитүүлөрдүн болушу;

Акыркы жылдары кызмат көрсөтүлгөн кардарлардын (авиакомпаниялардын) тастыктаалган тизмесинин болушу.

- 1-пунктта көрсөтүлген документтер, бул буйрукка кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирет.
2. Киргизилген өзгөртүүлөр жана толуктоолор Нускаманын англис тилдүү редакциясына да жайылтылсын.
3. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчү М.Т. Тыналиева ушул буйрукту тиешелүү бөлүмдөргө жеткирсисин.
4. Бул буйрук кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирет.
5. Бул буйруктун аткаруу көзөмөлдөөсү Учуу эксплуатациясы башкармалыгынын жетекчиси Н.К. Алимовго жүктөлсүн.

---

**О внесении изменений и дополнений в Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся системы управления безопасностью полетов**

В целях совершенствования нормативной базы, упорядочения процедур сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики, обеспечения единообразного применения требований в области системы управления безопасностью полетов и повышения эффективности сертификационных и надзорных процессов, приказываю:

1. В Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся системы управления безопасностью полетов, внести следующие изменения и дополнения:

- 32. Управление изменениями.

Управление изменениями, требующими предварительного согласования. Для изменений, требующих предварительного согласования, операторы должны провести оценку риска для безопасности и предоставить в Орган ГА по запросу. Оператор должен управлять рисками для безопасности, связанными с изменениями. Управление изменениями должно быть задокументированным процессом, направленным на выявление внешних и внутренних изменений, которые могут негативно повлиять на безопасность. Этот процесс должен использовать существующие у оператора процедуры по выявлению опасностей, оценке рисков и их снижению.

**Постоянное совершенствование**

Оператор должен постоянно стремиться к повышению уровня безопасности. Постоянное совершенствование должно достигаться за счёт:

проактивной и реактивной оценки объектов, оборудования, документации и процедур путём проведения аудитов и опросов по вопросам безопасности;

проактивной оценки деятельности отдельных сотрудников для подтверждения выполнения ими своих обязанностей в области безопасности;

реактивной оценки с целью проверки эффективности системы управления и снижения рисков. Изменения, требующие предварительного одобрения

Ниже приводится неполный перечень вопросов, требующих предварительного одобрения ОГА, как указано в данной инструкции по реализации СУБП.

(а) процедуры, касающиеся уведомлений ОГА

**(б) Бортпроводники:**

- (1) проведение подготовки, экзаменов и проверок, требуемых Положением кабинного экипажа КР и выдача свидетельств бортпроводника;
- (2) процедуры допуска бортпроводников к работе на трех типах воздушных судов;
- (3) программы подготовки, включая учебные планы;

**(с) договоры аренды (лизинга);**

**(д) процедура использования воздушных судов, включённых в сертификат эксплуатанта (СЭ), другими операторами для (некоммерческие сложные операции), специализированных операций; ;**

**(f) программы подготовки по перевозке опасных грузов;**

**(g) Лётный экипаж:**

(1) процедуры, позволяющие лётному экипажу выполнять полёты на более чем одном типе или варианте воздушного судна;

(2) программы подготовки и проверки, включая учебные планы и использование тренажёров (FSTD).

**(h) схемы заправки топливом и специальные процедуры заправки или слива топлива у самолётов;**

**(i) Операции на вертолётах:**

(1) полёты над зоной конфликта за пределами густонаселённой зоны, если оператор не имеет разрешения на выполнение полётов (аварийно-медицинской службы на вертолётах);

(2) полёты на/с площадок, представляющих общественный интерес;

(3) полёты без гарантированной возможности безопасной вынужденной посадки;

(4) заправка топлива с вращающимися несущими винтами.

**(j) масса и центровка: стандартные массы для грузов, за исключением стандартных масс для пассажиров и зарегистрированного багажа;**

**(k) Минимальный перечень необходимого оборудования (MEL):**

(1) сам MEL;

(2) эксплуатация, не соответствующая MEL, но находящаяся в пределах ограничений основного перечня минимального оборудования (MMEL);

(3) процедуры продления интервала на устранение неисправностей (RIE);

**(l) Минимальные высоты полёта:**

(1) метод установления минимальных высот полёта;

(2) процедуры снижения ниже установленных минимальных высот;

**(m) Лётные характеристики:**

(1) увеличенные углы крена при взлёте (для самолётов класса А по характеристикам);

(2) посадка на короткие ВПП (для самолётов классов А и В);

(3) заходы на посадку по крутой глиссаде (для самолётов классов А и В);

(4) эксплуатация с уменьшенной требуемой посадочной дистанцией (для самолётов классов А и В).

**(n) изолированный аэродром: использование изолированного аэродрома в качестве аэродрома назначения при полётах на самолётах;**

**(o) метод, используемый для установления эксплуатационного минимума по аэродрому;**

**(p) Техника захода на посадку:**

- (1) все заходы на посадку, которые не выполняются как стабилизированные заходы для конкретного подхода к конкретной ВПП;
- (2) не точный заход на посадку, которые не выполняются с использованием техники непрерывного снижения на конечном этапе (CDFA) для каждой конкретной комбинации подхода и ВПП;

(q) максимальное расстояние от подходящего аэродрома для двухдвигательных самолётов без одобрения на расширенные маршруты (ETOPS):

(1) полёты на двухдвигательных самолётах класса А по характеристикам, с максимальной конфигурацией пассажирских мест (MOPSC) не более 19 и максимальной взлётной массой менее 45 360 кг, по маршрутам, содержащим точку, находящуюся далее 120 минут полёта от подходящего аэродрома при стандартных условиях и в штилевую погоду.

**(r) Категории воздушных судов:**

(1) Применение меньшей посадочной массы, чем максимальная сертифицированная посадочная масса, для определения приборной скорости на пороге ВПП (VAT).

(s) Коммерческие воздушные перевозки на однодвигательных турбинных самолётах в условиях инструментальных метеоусловий (IMC) или ночью.

Примерный образец содержания приложения.

В целях практического применения и унификации процедур управления изменениями в организации, примерный шаблон Management of Change (MOC), который может использоваться эксплуатантом, приведён в Приложении 7.

- 48. Программа анализа полетных данных (ПАПД).

Ответственность эксплуатанта.

Все работы, связанные с организацией, обеспечением и проведением анализа в рамках программы мониторинга полётных данных (FDM/ПАПД), а также интеграцией полученных результатов в процессы системы управления безопасностью полётов (СУБП), находятся под общей ответственностью эксплуатанта.

Эксплуатант вправе выполнять данные функции собственными силами либо передавать их по договору внешним организациям. При этом эксплуатант сохраняет полную ответственность за:

соответствие программы требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики (АПКР-6);

интеграцию ПАПД в СУБП;

защиту источников и данных ПАПД в соответствии с АПКР-19;

документальное подтверждение компетентности и полномочий привлечённых организаций в рамках сертификации и надзорной деятельности уполномоченного Органа гражданской авиации.

При передаче функций внешним организациям эксплуатант обязан заключить письменное соглашение, в котором должны быть определены:

сфера предоставляемой поддержки;

гарантии защиты данных;

порядок взаимодействия и интеграции результатов анализа в процессы СУБП.

Требования к организациям, привлекаемым для проведения анализа полётных данных

**1. Юридический статус и признание:**

регистрация как юридического лица в юрисдикции, где действует авиационный надзор.

наличие действующей лицензии/сертификата от уполномоченного органа гражданской авиации (например, EASA, FAA, TCCA, ФАВТ и т.д.) или официальное одобрение национального авиационного органа.

отсутствие санкций, ограничений или негативной истории (включая отзыв лицензии/сертификата).

## 2. Техническая компетентность:

подтверждённый опыт выполнения FDM/FDAP-программ не менее трёх лет, предпочтительно для аналогичных типов воздушных судов.

использование сертифицированного или валидированного программного обеспечения, соответствующего требованиям Annex 6 (Part I) и Doc ICAO 10000.

наличие квалифицированных специалистов (инженеров, аналитиков) с подготовкой по системам FDR, анализу полётных данных и вопросам безопасности полётов.

документальное подтверждение компетенции специалистов (CV, сертификаты обучения, лицензии).

## 3. Система качества и надзора

документированная система менеджмента качества (QA/QC), включающая процедуры контроля обработки данных и верификации параметров.

наличие внутренних процедур аудита и согласие на аудит со стороны эксплуатанта и уполномоченного органа гражданской авиации КР.

способность предоставлять регулярные отчёты по охвату данных, ошибкам выгрузки и качеству параметров.

## 4. Защита данных и соответствие АПКР - 19

наличие процедур по защите источников данных и анонимизации (деидентификации).

ограничение доступа к данным по принципу «необходимости знать» (need-to-know basis).

использование защищённых серверов и систем хранения данных (желательно сертифицированных по ISO 27001 или эквиваленту).

юридически закреплённое обязательство не использовать данные вне целей, определённых в контракте.

## 5. Взаимодействие с эксплуатантом

чётко прописанные в Соглашении об уровне обслуживания (SLA) сроки выгрузки, расшифровки и предоставления отчётов.

гарантированная интеграция результатов анализа в СУБП эксплуатанта (формат отчётов, интерфейсы для передачи данных, участие в FDM/ПАПД-комитете).

обязательство участвовать в расследованиях и разборе выявленных тенденций по запросу эксплуатанта или уполномоченного Органа гражданской авиации КР.

## 6. Документальное подтверждение

наличие действующих сертификатов/одобрений, выданных национальным уполномоченным органом гражданской авиации или признанным международным авиационным органом (EASA, FAA, TCCA и др.).

подтверждённый список клиентов (авиакомпаний), которым оказывались услуги в последние годы.

- Приложение 4 п.15.

Руководство по управлению безопасностью (СУБП) должно быть основным инструментом для донесения подхода к обеспечению безопасности до всех сотрудников оператора. СУБП должно документировать все аспекты управления безопасностью, включая политику в области безопасности, цели, процедуры и индивидуальные обязанности в сфере безопасности.

(управление изменениями (включая организационные изменения, касающиеся обязанностей в области безопасности).

- Добавлено Приложение 7. (Форма управления изменениями).
- 2. Установить, что внесённые изменения и дополнения распространяются также на англоязычную редакцию Инструкции.
- 3. Делопроизводителю Государственного агентства М.Т. Тыналиевой довести настоящий приказ до сведения соответствующих отделов.
- 4. Настоящий Приказ вступает в силу с момента его подписания.
- 5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления летной эксплуатации Н.К. Алимова.

Заместитель директора

К. Т. Төлөгөнов

	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
		Раздел Section	0
		Редакция Edition	02

**"APPROVED"**

By order of  
the State Civil Aviation Agency under the  
Cabinet of Ministers  
of the Kyrgyz Republic  
dated " 04 " октябрь 2025.  
№ 03-434



**«УТВЕРЖДЕНО»**

Приказом Государственного агентства  
гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от « 04 » октябрь 2025 года.

№ 03-434



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта  
воздушных судов Кыргызской Республики в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the Air Operator of the Kyrgyz  
Republic with Respect to the Safety Management System (SMS)**

**Бишкек**



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

## Введение

### Introduction

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 безопасности полётов (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.

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.

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.

This Instruction on the certification and oversight of the activities of air transport operators of the Kyrgyz Republic in the field of Safety Management System (hereinafter – the Instruction) is developed to implement a systematic approach to addressing flight safety management issues, to support the preparation of guiding documents in the field of the Safety Management System (SMS) of the air operator (hereinafter – the Operator/organization). It contributes to a unified approach in the development of the safety management system and assumes the maximum integration of SMS and the Quality Management System (hereinafter – QMS) into the Operator's production activities.

This document contains a set of operational standards, recommended practices, and supporting information required for the development of the Operator's Safety Management Manual and includes the minimum acceptable requirements for its implementation. These requirements are instructional in nature and must be complied with by the Operator. However, the Operator may establish more stringent requirements than those stipulated by the Aviation Regulations of the Kyrgyz Republic (AR KR) and this document.

Within the context of SMS, one of the key aspects of integration is the integration with the Operator's QMS. The QMS typically defines the organizational structure and the related responsibilities, resources, processes, and procedures necessary for establishing and implementing a system of continuous quality assurance and service improvement. The existence of a QMS is a current regulatory requirement (AR KR-6) and an international recommendation (ICAO Doc 9859) for Operators and most civil



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Раздел Section	0
Редакция Edition	02

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.

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;

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

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

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

aviation organizations. The integration of flight safety management processes with quality management processes contributes to and mutually reinforces the achievement of the Operator's overall objectives in the fields of safety and quality.

A generalized model of integration is presented below, and a comparison of the two systems is provided in the table:

a) The SMS is complemented by QMS processes such as audits, inspections, investigations, root cause analysis, process development, and preventive measures;

b) The QMS helps identify flight safety issues or weaknesses in safety risk controls;

c) The QMS enables proactive identification of safety issues that may exist despite compliance with standards and technical parameters;

d) Quality compliance principles, policies, and practices are aligned with flight safety management goals;

e) Activities related to QMS take into account identified hazards and risk controls for flight safety when planning and conducting internal audits.

*\*Примечание: Английский перевод данного документа носит информационный характер и не является официальным переводом.*

*\*Note: The English version of this document is for informational purposes only and is not an official translation.*



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

СМК QMS (Quality Management System)	СУБП SMS (Safety Management System)
Качество Quality	Безопасность полетов Flight Safety
Обеспечение качества Quality Assurance	Обеспечение безопасности полетов Safety Assurance
Контроль качества Quality Control	Выявление опасных факторов и контроль факторов риска Hazard Identification and Risk Control
Культура качества Quality Culture	Культура безопасности полетов Safety Culture
Соответствие требованиям Compliance with Requirements	Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP)
Директивный характер Directive Nature	Основа – показатели эффективности Performance-based Approach (or) Based on Safety Performance Indicators
Стандарты и технические параметры Standards and Technical Specifications	Организационный и человеческий фактор Organizational and Human Factors
Реактивный – Проактивный Reactive – Proactive	Проактивный – Прогностический Proactive – Predictive

1. 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.

1. The SMS standard contained in this document includes functional requirements related to flight safety. The content of the document aligns with internationally recognized standards concerning quality management, environmental protection, operational safety, and health protection. The SMS principle integrates the concepts of internal evaluation and quality control, which can lead to more structured management and continuous improvement of aircraft operations. The SMS referred to in this Instruction is designed to integrate flight safety assurance efforts into the Operator's business model by incorporating other systems such as the quality assurance system, operational safety system, and environmental management system, which are already used or being considered by Operators.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

2. 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.

3. 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.

4. 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.

2. The Operator shall define its Safety Management System (SMS) to cover, at a minimum, the following areas of activity:

- Flight operations;
- Aircraft maintenance and maintenance control;
- Operational control (flight dispatch);
- Personnel training (instruction);
- Ground handling, including passenger services and cargo processing;
- Passenger/cargo cabin safety.

3. Oversight by the Civil Aviation Authority (CAA) in the area of flight safety should follow a systematic approach, focusing on monitoring ongoing processes rather than solely on conducting continuous inspections and implementing corrective actions.

4. Operators of large or turbojet-powered aircraft holding an Air Operator Certificate (AOC) in accordance with Part I of AR KR-6 are considered service providers, and accordingly, their SMS must be deemed acceptable to the CAA.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

## 0.1 Ведомость по документу

### 0.1 Document Control Sheet

Название документа Document Title:	Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного судна Кыргызской Республики в части касающейся системы управления безопасностью полетов(СУБП) Instruction on Certification and Oversight of the Aircraft Operator of the Kyrgyz Republic with Respect to the Safety Management System (SMS)	
Разработано Developed by	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Разработчик Developed by	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Введено в действие Enforced by	<input type="checkbox"/> впервые first time	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия revision
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики "О внесении изменений и дополнений в Инструкцию по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся системы управления безопасностью полетов" от _____ 2025 г. №_____ Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "On Amendments and Additions to the Instructions on Procedures for Certification and Oversight of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic with Respect to the Flight Safety Management System" dated _____ 2025 No. _____	
Дата введения в действие Date of Entry into Force	« _____ » _____ 2025 год. « _____ » _____ 2025 year.	
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Master Copy	Управление лётной эксплуатации Flight Operations Department	
Периодичность пересмотра Review Frequency	Один в раз год Once a year	
Ведомость по копии документа		



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Раздел Section	0
Редакция Edition	02

**Document Copy Register**

Статус экземпляра Copy Status	Контрольный Controlled <input type="checkbox"/>	Рабочий Working <input type="checkbox"/>
Порядковый номер Serial Number		
Держатель экземпляра Copy Holder		
Ответственный за ведение экземпляра Person Responsible for Maintaining the Copy		



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

## 0.2 Содержание

### 0.2 Table of contents

0.1 Ведомость по документу.....	6
0.1 Document Control Sheet .....	6
0.2 Содержание .....	8
0.2 Table of contents .....	8
0.3 List of Document Holders .....	12
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений.....	14
0.4 Responsible Unit for Amendments and Additions .....	14
0.5 Актуальность страниц.....	14
0.5 Currency of Pages.....	14
0.6 Изменения и дополнения .....	14
0.6 Amendments and Additions .....	14
0.7 Область действия.....	15
0.7 Scope .....	15
0.8 Связанные документы.....	16
0.8 Related Documents .....	16
0.9 Нормативные ссылки .....	16
0.9 Normative References .....	16
0.10 Термины и определения .....	17
0.10 Abbreviation and Definitions .....	17
0.11 Сокращение .....	19
0.11 Abbreviations .....	19
0.12 List of Current Pages and Revision Record .....	22
Глава 1. Основные компоненты управления безопасностью полетов (Концептуальные рамки СУБП).....	35
Chapter 1. Key Components of Flight Safety Management (Conceptual Framework of SMS) .....	35
2. Политика в области безопасности полетов .....	36
2. Safety Policy .....	36
3. Политика в области системы менеджмента качества.....	38
3. Quality Management System (QMS) Policy .....	38
4. Цели в области безопасности полетов .....	40
4. Safety Objectives.....	40
5. Ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов .....	40
5. Safety Accountabilities and Responsibilities .....	40
6. Ответственность и обязанности .....	44
6. Responsibilities and Accountabilities.....	44
7. Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций .....	47
7. Responsibilities and Accountabilities Concerning External Organizations .....	47
8. Назначение ответственного лица по безопасности полетов (далее МБП -менеджер по безопасности полетов).....	48
8. Appointment of the SMS Manager (hereinafter referred to as the SMS Manager) .....	48
9. Комитет по безопасности полетов (далее - КБП).....	52
9. Safety Committee (hereinafter referred to as the Safety Committee) .....	52
10. План мероприятий на случай аварийной ситуации .....	54
10. Emergency Response Plan (ERP) .....	54
11. Документация и делопроизводство по СУБП.....	57



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

<b>11. SMS Documentation and Record-Keeping .....</b>	<b>57</b>
<b>12. Соответствие юридическим требованиям.....</b>	<b>62</b>
<b>12. Compliance with Legal Requirements.....</b>	<b>62</b>
<b>13. Процедуры и методы контроля .....</b>	<b>63</b>
<b>13. Control Procedures and Methods .....</b>	<b>63</b>
<b>14. Показатели уровня безопасности. ....</b>	<b>63</b>
<b>14. Safety Performance Indicators.....</b>	<b>63</b>
<b>15. Заданный уровень безопасности.....</b>	<b>63</b>
<b>15. Safety Performance Target (SPT).....</b>	<b>63</b>
<b>16. Компонент 2. Управление рисками для безопасности полетов (управление факторами риска для безопасности полетов). .....</b>	<b>65</b>
<b>16. Component 2. Safety Risk Management (Management of Safety Risk Factors).....</b>	<b>65</b>
<b>17. Выявление опасных факторов.....</b>	<b>66</b>
<b>17. Hazard Identification .....</b>	<b>66</b>
<b>18. Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов .....</b>	<b>68</b>
<b>18. Safety Risk Assessment and Mitigation.....</b>	<b>68</b>
<b>19. Документирование процесса управления факторами риска для безопасности полетов.....</b>	<b>72</b>
<b>19. Documentation of the Safety Risk Management Process.....</b>	<b>72</b>
<b>19.1 Источники информации для выявления опасных факторов .....</b>	<b>75</b>
<b>19.1 Sources of Information for Hazard Identification.....</b>	<b>75</b>
<b>20. Система и анализ задач .....</b>	<b>77</b>
<b>20. System and Task Analysis.....</b>	<b>77</b>
<b>21. Идентификация опасностей .....</b>	<b>78</b>
<b>21. Hazard Identification .....</b>	<b>78</b>
<b>22. Процесс анализа рисков безопасности .....</b>	<b>79</b>
<b>22. Safety Risk Analysis Process .....</b>	<b>79</b>
<b>23. Оценка риска безопасности .....</b>	<b>80</b>
<b>23. Safety Risk Assessment .....</b>	<b>80</b>
<b>24. Управление риском безопасности .....</b>	<b>81</b>
<b>24. Safety Risk Control .....</b>	<b>81</b>
<b>25. Уменьшение риска .....</b>	<b>81</b>
<b>25. Risk Mitigation .....</b>	<b>81</b>
<b>26. Приемлемость риска .....</b>	<b>82</b>
<b>26. Risk Acceptability .....</b>	<b>82</b>
<b>27. Компонент 3. Обеспечение безопасности полетов.....</b>	<b>83</b>
<b>27. Component 3. Safety Assurance.....</b>	<b>83</b>
<b>28. Внутренние проверки .....</b>	<b>86</b>
<b>28. Internal Audits.....</b>	<b>86</b>
<b>29. Внутренняя оценка.....</b>	<b>89</b>
<b>29. Internal Evaluation.....</b>	<b>89</b>
<b>30. Внешний аудит системы управления безопасностью полетов .....</b>	<b>90</b>
<b>30. External Audit of the Safety Management System.....</b>	<b>90</b>
<b>31. Мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полетов .....</b>	<b>91</b>
<b>31. Monitoring of Safety Performance Indicators (SPIs) .....</b>	<b>91</b>
<b>32. Управление изменениями .....</b>	<b>95</b>
<b>32. Management of Change .....</b>	<b>95</b>



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

33. Объединение управления рисками, связанными с безопасностью полетов, с процессами поддержания качества безопасности полетов.....	101
33. Integration of Safety Risk Management with Safety Assurance Processes .....	101
34. Расследования авиационных происшествий и инцидентов .....	102
34. Investigation of Aviation Accidents and Incidents .....	102
35. Назначение расследователя.....	104
35. Appointment of an Investigator .....	104
36. Процесс расследования.....	105
36. Investigation Process .....	105
37. Контроль информации .....	106
37. Information Control .....	106
38. Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов.....	108
38. Safety Data Collection and Processing Systems.....	108
39. Система добровольных сообщений и обратная связь .....	109
39. Voluntary Reporting System and Feedback .....	109
40. Системы представления самораскрываемых данных .....	110
40. Self-Disclosed Data Reporting Systems .....	110
41. Результаты инспекций, проверок или обследований.....	111
41. Results of Inspections, Audits, or Surveys .....	111
42. Анализ данных .....	111
42. Data Analysis.....	111
43. Оценка системы .....	112
43. System Evaluation .....	112
44. Профилактические/корректирующие действия .....	112
44. Preventive/corrective actions .....	112
45. Обзор системы управления .....	113
45. Overview of the management system.....	113
46. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников .....	113
46. Protection of Safety Data, Safety Information, and Related Sources .....	113
37. Совершенствование системы управления безопасности.....	115
37. Continuous Improvement of the Safety Management System .....	115
48. Программа анализа полетных данных (ПАПД) .....	117
48. Flight Data Analysis Program (FDAP).....	117
49. Компонент 4. Популяризация вопросов безопасности полетов .....	120
49. Component 4. Safety Promotion .....	120
50. Подготовка и обучение .....	123
50. Training and Education .....	123
51. Популяризация вопросов безопасности полетов .....	128
51. Promotion of Flight Safety Awareness .....	128
52. Методы популяризации.....	130
52. Promotion Methods .....	130
53. Планирование безопасности.....	136
53. Safety Planning .....	136
Приложение 1 .....	137
Appendix 1.....	137
Приложение 2 .....	144



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Раздел Section	0
Редакция Edition	02

<b>Appendix 2.....</b>	<b>144</b>
<b>Приложение 3 .....</b>	<b>145</b>
<b>Appendix 3.....</b>	<b>145</b>
<b>Приложение 4 .....</b>	<b>167</b>
<b>Appendix 4.....</b>	<b>167</b>
<b>Приложение 5 .....</b>	<b>193</b>
<b>Appendix 5.....</b>	<b>193</b>
<b>Приложение 6 .....</b>	<b>208</b>
<b>Appendix 6.....</b>	<b>208</b>
<b>Приложение 7 .....</b>	<b>219</b>
<b>Appendix 7.....</b>	<b>219</b>
<b>Приложение А.....</b>	<b>226</b>
<b>Appendix A.....</b>	<b>226</b>



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

### 0.3 Перечень владельцев документа

### 0.3 List of Document Holders

Регистрационный номер экземпляра Copy Registration Number	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Copy Owner	Дата получен ия Date of Receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Hard copy / Electronic	Управление летной эксплуатации Flight Operations Management		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный / Электронный Hard copy /	Канцелярия Chancellery		
3	Копия Copy	Бумажный / Электронный Hard copy / Electronic	Отдел поддержания летной годности Airworthiness Management Department		
4	Копия Copy	Бумажный / Электронный Hard copy / Electronic	Отдел авиационной безопасности Aviation Security Department		
5	Копия Copy	Бумажный / Электронный Hard copy / Electronic	Отдел аэронавигации Aeronautical Navigation Sector		
6	Копия Copy	Бумажный / Электронный Hard copy / Electronic	Отдел аэрородров, наземного обслуживания и регулирование перевозок Aerodromes and Ground Handling Sector		



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

7	Копия Copy	Бумажный / Электронный Hard copy Electronic	/	Отдел мониторинга качества и системы управления безопасности полетов Quality Monitoring and Flight Safety Management System Department		
---	---------------	------------------------------------------------------	---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Раздел Section	0
Редакция Edition	02

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

#### **0.4 Responsible Unit for Amendments and Additions**

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

The Flight Operations Department is responsible for making changes and additions to this Instruction.

#### **Контактная информация:**

Телефон/факс: 0312 25-20-40  
Электронная почта: alimov@caa.kg

#### **Contact information:**

Phone/Fax: +996 312 25-20-40  
Email: alimov@caa.kg

#### **0.5 Актуальность страниц**

#### **0.5 Currency of Pages**

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.

All valid pages of the document must be indicated in the **List of Currency Pages** with the page number, revision number and effective date. In the event that the page number, revision number or effective date do not correspond to the data indicated in the **List of Currency Pages and Registration of Changes**, such pages shall be considered invalid, shall not be used and shall be immediately removed from the document.

#### **0.6 Изменения и дополнения**

#### **0.6 Amendments and Additions**

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

Changes and additions to this Instruction are made in the case of:

- Amendments to the regulatory documents of the State Civil Aviation Authority of the Kyrgyz Republic (SCAA KR);
- Improvement of production processes;
- Results of inspections and audits;
- Investigation of aviation accidents and incidents;
- Scientific research and recommended practices in the fields of flight safety, aviation security, and quality.

The authority to make amendments, changes, and additions to the Instruction lies with the Flight Operations Department. The Head of the Flight Operations Department designates



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

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».

the responsible inspector based on their competence and experience in the relevant field, who is responsible for making changes and additions to this Instruction. To do so, a preliminary written submission of remarks, suggestions, and requests from interested parties is required. All received amendments will be thoroughly analyzed, and if necessary, registered with an entry in the "**Amendment, Change, and Addition Registration List of the Document.**"

## 0.7 Область действия

### 0.7 Scope

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 эксплантатами 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);

The SMS standard contained in this document includes functional requirements for flight safety. The content of the document is similar to internationally recognized standards related to quality management, environmental protection, operational safety, and health protection. The principle of SMS integrates the concepts of internal evaluation and quality control, which can lead to more structured management and continuous improvement of the aircraft operations process. The SMS described in this Instruction has been developed to integrate efforts for ensuring flight safety into the operator's business model, with the inclusion of other systems such as the quality management system, operational safety system, and environmental control system, which are already in use or being considered by aircraft operators.

The aircraft operator should define the safety management system at least in the following areas of activity:

- Flight operations/flight production;
- Maintenance and its control;
- Operational control (flight dispatch control);
- Personnel training;

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
	Раздел Section	0	
	Редакция Edition	02	

- 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.

– Ground services, including passenger and cargo handling;

– Safety of the passenger/cargo cabin.  
Oversight by the Civil Aviation Agency in the direction of a systemic approach is focused on controlling the ongoing processes rather than the efforts needed for continuous checks and corrective actions.

Operators of large or turbojet aircraft who are issued an AOC in accordance with the provisions of Part I of AR KR-6 are considered service providers, and accordingly, their SMS should be acceptable to the Civil Aviation Agency."

## 0.8 Связанные документы

### 0.8 Related Documents

Номер Number	Наименование Title
<b>SCAA-QMS-STD-02</b>	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР Standard for the Development of Regulatory Documents of the State Civil Aviation Agency.
<b>SCAA-OPS-GM-01</b>	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта Operator Certification Manual
<b>SCAA-OPS-GM-03</b>	Руководство по процедурам постоянного надзора Manual of Ongoing Surveillance Procedures

## 0.9 Нормативные ссылки

### 0.9 Normative References

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

This Instruction has been developed in accordance with the requirements and recommendations of the following documents, standards, and recommended practices:

**Воздушное законодательство Кыргызской Республики:** Aviation legislation of the Kyrgyz Republic:

- Air Code of the Kyrgyz Republic;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

- 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;
- 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

### 0.10 Abbreviation and Definitions

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

- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic;
- Government Program for Flight Safety in Civil Aviation of the Kyrgyz Republic;

**Instructional materials:**

- Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, 'Flight Safety Management';
- ICAO Safety Management Manual, Doc. 9859;
- ICAO Manual on Aircraft Accident and Incident Investigation, Doc. 9756;
- ICAO Human Factors Training Manual, Doc. 9683;
- ICAO Guidelines for the Consideration of Human Factors in Aircraft Maintenance, Doc. 9824;
- ICAO Airworthiness Manual, Doc. 9760;
- Aircraft Accident and Incident Investigation Manual of the Kyrgyz Republic, approved by the Order of the Ministry of Transport and Roads of the Kyrgyz Republic, dated November 3, 2020, No. 3;"

The following terms and their corresponding definitions are used in this Procedure:

**Analysis** - is the determination of the suitability, adequacy, or effectiveness of an object in achieving established objectives.

**Approbation** - is the process of testing, verifying or evaluating something (e.g. a new methodology, technology, approach or document) to determine its suitability, effectiveness or compliance.

**Directives** - are official instructions or regulations issued by an authorised body or



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Раздел Section	0
Редакция Edition	02

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.

management that are binding. They aim to establish rules, regulations and requirements for the performance of certain activities or processes in an organisation or system.

**Documented Information (DI)** - Recorded information that is to be stored, used or destroyed in a prescribed manner.

**Hazard Identification** - The process of identifying factors that could lead to incidents or accidents.

**Safety Management System and QMS Integration** - the process of combining the safety management system and the quality management system to achieve common safety and quality objectives.

**Component** is a distinct part or element that is part of a more complex system or structure and performs a specific function.

**Criteria** are a set of standards, indicators or parameters against which conformity, quality, effectiveness or degree of fulfilment of a particular task, requirement or objective is assessed.

**Safety culture** is a set of values, beliefs and behavioural norms that shape the attitude of employees to safety issues and the degree of their involvement in ensuring flight safety.

**Emergency Response Plan (ERP)** - A document that describes what to do in the event of an emergency.

**Safety Performance Indicators (SPI)** - Safety Performance Indicators used to monitor the achievement of safety objectives.

**Flight Data Analysis (FDA)** - the process of evaluating flight parameters to identify and prevent safety hazards.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

**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.

**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.

**Prognostic Approach to Safety** - An approach based on predicting potential threats to prevent incidents before they occur.

**Flight management procedures** - the established actions and steps required to organise and execute safe flights.

**Systems Approach to Safety Management** - an approach that considers all elements and processes that affect flight safety and their interrelationship.

**Voluntary Reporting System** - A system that allows employees to anonymously or openly report flight safety hazards.

**Safety Performance Target (SPT)** - A target level of safety performance used for evaluation and management.

## 0.11 Сокращение

## 0.11 Abbreviations

Сокращение Abbreviations	Определение Definition
АиРЭО	Авиационное и радиоэлектронное оборудование Aircraft and avionics equipment Aircraft and avionics equipment
АП	Авиационное происшествие
АА	Aircraft Accident
АПКР	Авиационные правила Кыргызской Республики
ARKR	Aviation Rules of the Kyrgyz Republic
АТ	Авиационная техника Aviation equipment
БП	Безопасность полетов
FS	Flight safety
ВЛН	Весенне-летняя навигация
SSN	Spring-Summer Navigation
ВЛП	Весенне-летний период
SSP	Spring-Summer Period
ВС	Воздушное судно Aircraft
ВТ	Воздушный транспорт Air transport
ГАГА при КМ КР	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

<b>SCAA KR</b>	Under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic.
<b>КБП FS Committee</b>	Комитет Безопасности Полетов Flight Safety Committee
<b>КР KR</b>	Кыргызская Республика Kyrgyz Republic
<b>МБП SMS Manager</b>	Менеджер безопасности полетов SMS Manager
<b>ОГА CAA</b>	Орган Гражданской Авиации Civil Aviation Agency
<b>ОЗН AWN</b>	Осенне-зимняя навигация Autumn-Winter Navigation
<b>ОЗП AWP</b>	Осенне-зимний период Autumn-Winter Period
<b>ПАПД FDA</b>	Программа Анализа Полетных Данных Flight Data Analysis
<b>ПИ FI</b>	Полетная информация Flight Information
<b>РЛЭ FCOM</b>	Руководство по лётной эксплуатации Flight Crew Operations Manual
<b>PBCЭ OCIM</b>	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта Operator's Certificate Issuance Manual
<b>РПП OM</b>	Руководство по производству полетов Operations Manual
<b>РУБП SMM</b>	Руководство по управлению безопасностью полетов Safety Management Manual
<b>CMK QMS</b>	Система менеджмента качества. Quality Management System.
<b>СУБП SMS</b>	Система Управления Безопасностью Полётов Safety Management System
<b>ТО</b>	Техническое обслуживание Maintenance
<b>ЭВТ Operator</b>	Эксплуатант воздушного транспорта Air Operator
<b>AFM</b>	Руководство по Эксплуатации (Aircraft Flight Manual)
<b>AMM</b>	Руководство по Техническому Обслуживанию (Aircraft Maintenance Manual)
<b>CAT II/III</b>	Категория захода на посадку в условиях ограниченной видимости (Category II/III) CAT II/III Category II/III Limited Visibility Approach Category (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).



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

<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)



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Раздел Section	0
Редакция Edition	02

## 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

### 0.12 List of Current Pages and Revision Record

Номер раздела Section Number	Номер страницы Page Number	Номер ревизии Revision Number	Действует с: Effective from:
Глава 0 Chapter 0	1	00	
Глава 0 Chapter 0	2	00	
Глава 0 Chapter 0	3	00	
Глава 0 Chapter 0	4	00	
Глава 0 Chapter 0	5	00	
Глава 0 Chapter 0	6	00	
Глава 0 Chapter 0	7	00	
Глава 0 Chapter 0	8	00	
Глава 0 Chapter 0	9	00	
Глава 0 Chapter 0	10	00	
Глава 0 Chapter 0	11	00	
Глава 0 Chapter 0	12	00	
Глава 0 Chapter 0	13	00	
Глава 0 Chapter 0	14	00	
Глава 0 Chapter 0	15	00	
Глава 0 Chapter 0	16	00	
Глава 0 Chapter 0	17	00	
Глава 0 Chapter 0	18	00	
Глава 0 Chapter 0	19	00	
Глава 0	20	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Chapter 0			
Глава 0	21	00	
Chapter 0			
Глава 0	22	00	
Chapter 0			
Глава 0	23	00	
Chapter 0			
Глава 0	24	00	
Chapter 0			
Глава 0	25	00	
Chapter 0			
Глава 0	26	00	
Chapter 0			
Глава 0	27	00	
Chapter 0			
Глава 0	28	00	
Chapter 0			
Глава 0	29	00	
Chapter 0			
Глава 0	30	00	
Chapter 0			
Глава 0	31	00	
Chapter 0			
Глава 0	32	00	
Chapter 0			
Глава 0	33	00	
Chapter 0			
Глава 0	34		
Chapter 0			
Глава 1	35	00	
Chapter 1			
Глава 1	36	00	
Chapter 1			
Глава 1	37	00	
Chapter 1			
Глава 1	38	00	
Chapter 1			
Глава 1	39	00	
Chapter 1			
Глава 1	40	00	
Chapter 1			
Глава 1	41	00	
Chapter 1			
Глава 1	42	00	
Chapter 1			
Глава 1	43	00	
Chapter 1			



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Глава 1 Chapter 1	44	00	
Глава 1 Chapter 1	45	00	
Глава 1 Chapter 1	46	00	
Глава 1 Chapter 1	47	00	
Глава 1 Chapter 1	48	00	
Глава 1 Chapter 1	49	00	
Глава 1 Chapter 1	50	00	
Глава 1 Chapter 1	51	00	
Глава 1 Chapter 1	52	00	
Глава 1 Chapter 1	53	00	
Глава 1 Chapter 1	54	00	
Глава 1 Chapter 1	55	00	
Глава 1 Chapter 1	56	00	
Глава 1 Chapter 1	57	00	
Глава 1 Chapter 1	58	00	
Глава 1 Chapter 1	59	00	
Глава 1 Chapter 1	60	00	
Глава 1 Chapter 1	61	00	
Глава 1 Chapter 1	62	00	
Глава 1 Chapter 1	63	00	
Глава 1 Chapter 1	64	00	
Глава 1 Chapter 1	65	00	
Глава 1 Chapter 1	66	00	
Глава 1	67	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Chapter 1			
Глава 1	68	00	
Chapter 1			
Глава 1	69	00	
Chapter 1			
Глава 1	70	00	
Chapter 1			
Глава 1	71	00	
Chapter 1			
Глава 1	72	00	
Chapter 1			
Глава 1	73	00	
Chapter 1			
Глава 1	74	00	
Chapter 1			
Глава 1	75	00	
Chapter 1			
Глава 1	76	00	
Chapter 1			
Глава 1	77	00	
Chapter 1			
Глава 1	78	00	
Chapter 1			
Глава 1	79	00	
Chapter 1			
Глава 1	80	00	
Chapter 1			
Глава 1	81	00	
Chapter 1			
Глава 1	82	00	
Chapter 1			
Глава 1	83	00	
Chapter 1			
Глава 1	84	00	
Chapter 1			
Глава 1	85	00	
Chapter 1			
Глава 1	86	00	
Chapter 1			
Глава 1	87	00	
Chapter 1			
Глава 1	88	00	
Chapter 1			
Глава 1	89	00	
Chapter 1			
Глава 1	90	00	
Chapter 1			



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Глава 1 Chapter 1	91	00	
Глава 1 Chapter 1	92	00	
Глава 1 Chapter 1	93	00	
Глава 1 Chapter 1	94	00	
Глава 1 Chapter 1	95	00	
Глава 1 Chapter 1	96	00	
Глава 1 Chapter 1	97	00	
Глава 1 Chapter 1	98	00	
Глава 1 Chapter 1	99	00	
Глава 1 Chapter 1	100	00	
Глава 1 Chapter 1	101	00	
Глава 1 Chapter 1	102	00	
Глава 1 Chapter 1	103	00	
Глава 1 Chapter 1	104	00	
Глава 1 Chapter 1	105	00	
Глава 1 Chapter 1	106	00	
Глава 1 Chapter 1	107	00	
Глава 1 Chapter 1	108	00	
Глава 1 Chapter 1	109	00	
Глава 1 Chapter 1	110	00	
Глава 1 Chapter 1	111	00	
Глава 1 Chapter 1	112	00	
Глава 1 Chapter 1	113	00	
Глава 1	114	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Chapter 1			
Глава 1	115	00	
Chapter 1			
Глава 1	116	00	
Chapter 1			
Глава 1	117	00	
Chapter 1			
Глава 1	118	00	
Chapter 1			
Глава 1	119	00	
Chapter 1			
Глава 1	120	00	
Chapter 1			
Глава 1	121	00	
Chapter 1			
Глава 1	122	00	
Chapter 1			
Глава 1	123	00	
Chapter 1			
Глава 1	124	00	
Chapter 1			
Глава 1	125	00	
Chapter 1			
Глава 1	126	00	
Chapter 1			
Глава 1	127		
Chapter 1			
Глава 1	128		
Chapter 1			
Глава 1	129		
Chapter 1			
Глава 1	130		
Chapter 1			
Глава 1	131		
Chapter 1			
Глава 1	132		
Chapter 1			
Глава 1	133		
Chapter 1			
Глава 1	134		
Chapter 1			
Глава 1	135		
Chapter 1			
Глава 1	136		
Chapter 1			
Приложение 1	137	00	
Appendix 1			



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Приложение 1 Appendix 1	138	00	
Приложение 1 Appendix 1	139	00	
Приложение 1 Appendix 1	140	00	
Приложение 1 Appendix 1	141	00	
Приложение 1 Appendix 1	142		
Приложение 1 Appendix 1	143		
Приложение 2 Appendix 2	144	00	
Приложение 3 Appendix 3	145	00	
Приложение 3 Appendix 3	146	00	
Приложение 3 Appendix 3	147	00	
Приложение 3 Appendix 3	148	00	
Приложение 3 Appendix 3	149	00	
Приложение 3 Appendix 3	150	00	
Приложение 3 Appendix 3	151	00	
Приложение 3 Appendix 3	152	00	
Приложение 3 Appendix 3	153	00	
Приложение 3 Appendix 3	154	00	
Приложение 3 Appendix 3	155	00	
Приложение 3 Appendix 3	156	00	
Приложение 3 Appendix 3	157	00	
Приложение 3 Appendix 3	158	00	
Приложение 3 Appendix 3	159	00	
Приложение 3 Appendix 3	160	00	
Приложение 3	161	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Appendix 3			
Приложение 3 Appendix 3	162	00	
Приложение 3 Appendix 3	163	00	
Приложение 3 Appendix 3	164	00	
Приложение 3 Appendix 3	165	00	
Приложение 3 Appendix 3	166	00	
Приложение 4 Appendix 4	167	00	
Приложение 4 Appendix 4	168	00	
Приложение 4 Appendix 4	169	00	
Приложение 4 Appendix 4	170	00	
Приложение 4 Appendix 4	171	00	
Приложение 4 Appendix 4	172	00	
Приложение 4 Appendix 4	173	00	
Приложение 4 Appendix 4	174	00	
Приложение 4 Appendix 4	175	00	
Приложение 4 Appendix 4	176	00	
Приложение 4 Appendix 4	177	00	
Приложение 4 Appendix 4	178	00	
Приложение 4 Appendix 4	179	00	
Приложение 4 Appendix 4	180	00	
Приложение 4 Appendix 4	181	00	
Приложение 4 Appendix 4	182	00	
Приложение 4 Appendix 4	183	00	
Приложение 4 Appendix 4	184	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Приложение 4 Appendix 4	185	00	
Приложение 4 Appendix 4	186	00	
Приложение 4 Appendix 4	187	00	
Приложение 4 Appendix 4	188	00	
Приложение 4 Appendix 4	189	00	
Приложение 4 Appendix 4	190	00	
Приложение 4 Appendix 4	191	00	
Приложение 4 Appendix 4	192	00	
Приложение 5 Appendix 5	193	00	
Приложение 5 Appendix 5	194	00	
Приложение 5 Appendix 5	195	00	
Приложение 5 Appendix 5	196	00	
Приложение 5 Appendix 5	197	00	
Приложение 5 Appendix 5	198	00	
Приложение 5 Appendix 5	199	00	
Приложение 5 Appendix 5	200	00	
Приложение 5 Appendix 5	201	00	
Приложение 5 Appendix 5	202	00	
Приложение 5 Appendix 5	203	00	
Приложение 5 Appendix 5	204	00	
Приложение 5 Appendix 5	205	00	
Приложение 5 Appendix 5	206	00	
Приложение 5 Appendix 5	207	00	
Приложение 6	208	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Appendix 6			
Приложение 6 Appendix 6	209	00	
Приложение 6 Appendix 6	210	00	
Приложение 6 Appendix 6	211	00	
Приложение 6 Appendix 6	212	00	
Приложение 6 Appendix 6	213	00	
Приложение 6 Appendix 6	214	00	
Приложение 6 Appendix 6	215	00	
Приложение 6 Appendix 6	216	00	
Приложение 6 Appendix 6	217	00	
Приложение 7 Appendix 7	218	00	
Приложение 7 Appendix 7	219	00	
Приложение 7 Appendix 7	220	00	
Приложение 7 Appendix 7	221	00	
Приложение 7 Appendix 7	222	00	
Приложение 7 Appendix 7	223	00	
Приложение 7 Appendix 7	224	00	
Приложение 7 Appendix 7	225	00	
Приложение 7 Appendix 7	226	00	
Приложение 7 Appendix 7	227	00	
Приложение A Appendix A	228	00	
Приложение A Appendix A	229	00	
Приложение A Appendix A	230	00	
Приложение A Appendix A	231	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Приложение А Appendix A	232	00	
Приложение А Appendix A	233	00	
Приложение А Appendix A	234	00	
Приложение А Appendix A	235	00	
Приложение А Appendix A	236	00	
Приложение А Appendix A	237	00	
Приложение А Appendix A	238	00	
Приложение А Appendix A	239	00	
Приложение А Appendix A	240	00	
Приложение А Appendix A	241	00	
Приложение А Appendix A	242	00	
Приложение А Appendix A	243	00	
Приложение А Appendix A	244	00	
Приложение А Appendix A	245	00	
Приложение А Appendix A	246	00	
Приложение А Appendix A	247	00	
Приложение А Appendix A	248	00	
Приложение А Appendix A	249	00	
Приложение А Appendix A	250	00	
Приложение А Appendix A	251	00	
Приложение А Appendix A	252	00	
Приложение А Appendix A	253	00	
Приложение А Appendix A	254	00	
Приложение А	255	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Appendix A			
Приложение А Appendix A	256	00	
Приложение А Appendix A	257	00	
Приложение А Appendix A	258	00	
Приложение А Appendix A	259	00	
Приложение А Appendix A	260	00	
Приложение А Appendix A	261	00	
Приложение А Appendix A	262	00	
Приложение А Appendix A	263	00	
Приложение А Appendix A	264	00	
Приложение А Appendix A	265	00	
Приложение А Appendix A	266	00	
Приложение А Appendix A	267	00	
Приложение А Appendix A	268	00	
Приложение А Appendix A	269	00	
Приложение А Appendix A	270	00	
Приложение А Appendix A	271	00	
Приложение А Appendix A	272	00	
Приложение А Appendix A	273	00	
Приложение А Appendix A	274	00	
Приложение А Appendix A	275	00	
Приложение А Appendix A	276	00	
Приложение А Appendix A	277	00	
Приложение А Appendix A	278	00	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Раздел  
Section

0

Редакция  
Edition

02

Приложение А Appendix A	279	00	
Приложение А Appendix A	280	00	
Приложение А Appendix A	281	00	
Приложение А Appendix A	282	00	
Приложение А Appendix A	283	00	
Приложение А Appendix A	284	00	
Приложение А Appendix A	285	00	
Приложение А Appendix A	286	00	
Приложение А Appendix A	287	00	
Приложение А Appendix A	288	00	
Приложение А Appendix A	289	00	
Приложение А Appendix A	290	00	
Приложение А Appendix A	291	00	
Приложение А Appendix A	292	00	
Приложение А Appendix A	293	00	



## Глава 1. Основные компоненты управления безопасностью полетов (Концептуальные рамки СУБП)

### Chapter 1. Key Components of Flight Safety Management (Conceptual Framework of SMS)

1. 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.

2. 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 риска для безопасности полетов.

#### 3) Обеспечение безопасности полетов

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

#### 4) Популяризация/пропаганда вопросов безопасности полетов:

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

1. This chapter outlines the conceptual framework for the implementation of the Operator's Safety Management System (SMS). The implementation of the SMS shall be commensurate with the size of the organization and the complexity of its operations, in accordance with the Operator's SMS Implementation Plan for the post-certification phase and the results of the gap analysis.

2. The manual consists of four main components and twelve elements related to safety management. These components are critical for the development of a safety-oriented management system and include the following:

#### 1) Safety Policy and Objectives:

- 1.1 Management commitment and responsibility;
- 1.2 Safety accountabilities and responsibilities;
- 1.3 Appointment of key safety personnel;
- 1.4 Coordination of emergency response planning;
- 1.5 SMS documentation.

#### 2) Safety Risk Management:

- 2.1 Hazard identification;
- 2.2 Safety risk assessment and mitigation.

#### 3) Safety Assurance:

- 3.1 Safety performance monitoring and measurement;
- 3.2 Management of change;
- 3.3 Continuous improvement of the SMS.

#### 4) Safety Promotion:

- 5)
  - 4.1 Training and education;
  - 4.2 Safety communication.

## **Компонент 1. Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

### **Component 1. Safety Policy and Objectives**

3. 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.

4. 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.

## **2. Политика в области безопасности полетов**

### **2. Safety Policy**

5. 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

3. The first component of the conceptual framework for the Safety Management System (SMS) is aimed at establishing the conditions necessary for the effective management of safety. It is based on the safety policy and objectives, which reflect senior management's commitment to safety, the safety goals, and the supporting organizational structure required to achieve the Operator's safety objectives. Management's commitment to safety is demonstrated through decision-making and resource allocation; these decisions and actions must always align with the safety policy and objectives in order to foster a positive safety culture.

4. The organization's (Operator's) management must develop and approve a safety policy, which shall be signed by the accountable executive. In developing the safety policy and objectives, consultation with key safety personnel and management staff responsible for safety is essential to foster a sense of shared responsibility.

5. The organization's Safety Policy represents a statement of the principles, procedures, and methods of the Safety Management System (SMS) used to achieve the Operator's desired safety outcomes. The policy establishes the commitment of management personnel to implement and continuously improve safety principles across all aspects of the organization's activities. Management shall develop measurable and achievable safety objectives to be implemented organization-wide.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

безопасности полетов, которые должны быть реализованы в масштабах всей организации.

6. 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:

- a) отражать обязательства эксплуатанта ВТ по постоянному повышению и совершенствованию уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, цели, намерения, учитывая лучшую практику и гарантии в области обеспечение безопасности полетов, являющейся первоочередной обязанностью старшего руководства;
- b) содействовать формированию и поддержанию в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
- c) соблюдать все применимые нормативно-правовые требования;
- d) 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 устранивая любые недостатки;
- e) 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.;
- f) четко указать, какие действия, относящиеся к деятельности эксплуатанта ВТ в авиационной отрасли, неприемлемы, и включить условия, при которых дисциплинарные меры применяться не будут;

6. The Operator shall define its organizational Safety Policy in accordance with the aviation legislation of the Kyrgyz Republic and other international requirements, provided they do not contradict national legislation, and shall ensure that the policy is communicated to all personnel to guarantee awareness and compliance. The document containing the Safety Policy shall:

- a) reflect the Operator's commitment to the continuous improvement of safety performance, its goals and intent, incorporating best practices and assurance that safety is a primary responsibility of senior management;
- b) promote the establishment and maintenance of a positive safety culture within the organization;
- c) comply with all applicable regulatory requirements;
- d) include a clear statement regarding the allocation and management of necessary resources to implement the Safety Policy in order to deliver safe products and services, and to anticipate and address any deficiencies;
- e) establish procedures for reporting safety data, in order to encourage the reporting of safety concerns and inform personnel of the disciplinary policy applicable in the case of safety events or submitted safety reports;
- f) clearly define unacceptable behaviors related to the Operator's aviation activities, including the conditions under which disciplinary actions will not be taken;

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

h) быть подписан ответственным руководителем эксплуатанта ВТ;

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

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

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

8. 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.

9. 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.

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

g) outline the policy on the protection of safety data, information, and the identity of reporters, which may have a positive effect on the safety reporting culture;

h) be signed by the Operator's Accountable Executive;

i) be visibly posted with an official endorsement in all organizational units of the Operator without exception;

j) be periodically reviewed by senior management and/or the Safety Committee to ensure continued relevance to the Operator's conditions and circumstances.

7. The ultimate responsibility for safety and for final decision-making rests with the Accountable Executive of the Operator and shall not be delegated.

8. The Safety Policy shall be formalized in a written document issued under the authority of the Operator's management, coordinated with the Civil Aviation Agency (CAA), and disseminated to all personnel for acknowledgment.

9. When developing the Safety Policy, senior management shall consult a broad group of personnel responsible for safety-critical operational areas. These consultations ensure the policy's relevance and foster a sense of ownership among staff.

10. The corporate Safety Policy shall comply with applicable safety regulatory requirements and standards of the Kyrgyz Republic.

### **3. Политика в области системы менеджмента качества**

#### **3. Quality Management System (QMS) Policy**



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

12. 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.

13. 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 помочь в достижении необходимой стандартизации систем в рамках данной организации, чтобы снизить риск происшествий.

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

- a) хорошо составленные и задокументированные процедуры (например, СЭП);
- b) методы проведения инспекций и аудитов;
- c) мониторинг работы оборудования, процедур, процессов;
- d) внутренние и внешние контрольные проверки/аудиты;
- e) мониторинг предпринятых корректирующих действий;
- f) проведение надлежащих статистических анализов по мере необходимости.

15. Требования в области качества, которые зависят от размера, сложности структуры и

11. Senior management shall ensure that the organization's Quality Policy is compatible with the Operator's Safety Management System (SMS).

12. The Quality Management System (QMS) defines and establishes the Operator's quality policy and objectives. It provides the Operator with the capabilities necessary to improve efficiency and reduce risk. When properly implemented, the QMS ensures that procedures are consistently followed in accordance with applicable requirements. It achieves this by identifying and resolving issues within the Operator's organization and requires continuous review and improvement of procedures, products, and services. In order to meet corporate goals, the QMS must identify deficiencies and improve procedures accordingly.

13. The QMS supports the implementation of systemic measures necessary to meet the organization's safety objectives. However, quality assurance does not ensure safety. Rather, quality assurance measures assist senior management in achieving the necessary standardization of systems across the organization, thereby reducing the risk of incidents.

14. The QMS includes procedures for monitoring the performance of all organizational units and contains elements such as:

- a) well-structured and documented procedures (e.g., OM);
- b) methods for conducting inspections and audits;
- c) monitoring of equipment performance, procedures, and processes;
- d) internal and external audits/inspections;
- e) monitoring of corrective actions taken;
- f) proper statistical analysis, as necessary.

15. The quality requirements applicable to the Operator—depending on its size, structural



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

вида услуг эксплуатанта ВТ описаны в Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельность эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы менеджмента качества.

complexity, and the nature of services provided—are described in the Certification and Oversight Procedures Manual for Air Operators of the Kyrgyz Republic in the Field of Quality Management Systems.

#### **4. Цели в области безопасности полетов**

##### **4. Safety Objectives**

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

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

16. In line with its Safety Policy, the Operator shall also establish Safety Objectives to define the safety outcomes it intends to achieve. Safety Objectives should be concise, high-level statements that reflect the organization's safety priorities and address its most significant safety risks. These objectives may be included within the Safety Policy or documented separately and should clearly articulate the organization's safety intent. Safety Performance Indicators (SPIs) and Safety Performance Targets (SPTs) are essential for monitoring progress toward measurable and achievable safety objectives.

#### **5. Ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов**

##### **5. Safety Accountabilities and Responsibilities**

###### **Ответственный руководитель**

18. 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,

17. The Safety Policy and Safety Objectives shall be periodically reviewed to ensure their continued relevance and effective implementation across the organization.

###### **Accountable Manager**

18. To establish an effective organizational structure that supports SMS functionality, senior management shall consider several fundamental aspects, including:

- the appointment of an Accountable Executive who, regardless of other duties, shall have clearly defined responsibilities and authority;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

19. 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.

20. 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

- the appointment of an SMS Manager;
- the development of an organizational structure that facilitates safety management;
- the allocation of responsibilities and accountabilities;
- the establishment of a Safety Committee; and
- the provision of adequate training and qualification.

19. The Operator's senior management shall appoint one Accountable Executive, regardless of the scope of the SMS covering various certificates, approvals, and authorizations held by the Operator. This executive shall bear ultimate responsibility for the overall safety performance at a level within the organization where effective action can be taken. Specific safety responsibilities shall be assigned to all members of management, and their SMS functions shall reflect their contribution to fostering a positive safety culture. All safety-related duties, responsibilities, and authorities shall be documented and communicated throughout the organization. The safety accountabilities of management must include the allocation of human, technical, and other resources necessary for the effective functioning of the SMS.

20. The Accountable Executive—typically the Chief Executive Officer—is the individual with ultimate authority over the organization's safe operations. The Accountable Executive establishes the safety policy and objectives that make safety a core organizational value and ensures their implementation and continuous improvement. The Accountable Executive must be empowered to make decisions on behalf of the



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.

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

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

22. Ответственный руководитель обеспечивает:

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

Вышеуказанные виды ответственности не могут быть делегированы другим лицам.

Operator, allocate both financial and human resources, and be fully accountable for taking appropriate action to resolve safety issues and mitigate safety risks, as well as for responding to accidents and incidents.

21. The Accountable Executive shall reduce relevant safety risks through:

- a) setting organizational priorities and objectives;
- b) defining the conduct of operations;
- c) hiring, training, and supervising personnel;
- d) holding regular safety meetings, at least annually, to review safety objectives, audit results, Safety Performance Indicators (SPIs), and progress toward Safety Performance Targets (SPTs);
- e) timely decision-making;
- f) resource assessment and allocation, provision of equipment and infrastructure necessary for service delivery, and elimination of resource-related deficiencies.

22. The Accountable Executive shall ensure:

- a) the inclusion of Operator directives and controls related to safety in the Operations Manual (OM);
- b) personnel compliance with the OM and safety-related directives;
- c) serviceability of equipment;
- d) control and support for internal and external audits.

These responsibilities cannot be delegated.



23. 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).

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

a) обеспечение адекватности политики в области безопасности полетов и доведение ее до сведения служащих;

b) обеспечение необходимого распределения ресурсов (финансовых, людских, в области подготовки персонала, снабжения/обеспечения);

c) установление приемлемых границ риска для безопасности полетов и выделение ресурсов для необходимых средств контроля. Ответственный руководитель отвечает, как минимум за выполнение следующих действий по обеспечению безопасности полетов:

a) обеспечивать достаточные финансовые и людские ресурсы для надлежащего внедрения эффективной СУБП;

b) содействовать и продвигают формирование позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

c) вводить политику в области обеспечения безопасности полетов и заниматься ее популяризацией;

d) ставить цели организации в области обеспечения безопасности полетов;

e) обеспечивать надлежащее внедрение СУБП и соответствие показателей эффективности ее работы установленным требованиям;

f) обеспечивать постоянное совершенствование СУБП.

23. Management's responsibility for safe and effective operational performance is exercised through adherence to the OM and the implementation and maintenance of a purposeful SMS that establishes systems for controlling safety risks and ensuring performance.

24. The Accountable Executive cannot delegate responsibility for the system or the authority to make decisions regarding safety risks. For example, the following safety responsibilities may not be delegated:

a) ensuring the adequacy of the safety policy and its communication to personnel;

b) ensuring proper resource allocation (financial, human, training, supply/logistics);

c) establishing acceptable levels of safety risk and allocating resources for required controls.

At a minimum, the Accountable Executive is responsible for:

a) providing sufficient financial and human resources for proper SMS implementation;

b) promoting a positive safety culture;

c) establishing and communicating the safety policy;

d) setting the organization's safety objectives;

e) ensuring effective SMS implementation and that its performance meets established targets;

f) ensuring the continual improvement of the SMS.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

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

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

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

## **6. Ответственность и обязанности**

### **6. Responsibilities and Accountabilities**

26. 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.

27. 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.

28. Иерархия ответственности за обеспечение безопасности полетов во всей организации и то, как она определяется, будет зависеть от типа и сложности организации и

The authority of the Accountable Executive includes, but is not limited to:

- a) resolving all safety-related issues;
- b) operating in accordance with the Operator's certificates, approvals, and authorizations, including the authority to suspend operations or specific activities.

25. Depending on the size and complexity of the Operator, the Accountable Executive may be:

- a) the Chief Executive Officer of the Operator;
- b) the Chairman of the Board;
- c) a business partner; or
- d) the owner.

26. The Operator shall clearly define the responsibilities and accountabilities of all personnel, including management and staff involved in functions that support the delivery of safe products and the conduct of safe operations. Safety responsibilities shall be focused on employees' contributions to the organization's safety performance outcomes. Safety management is one of the organization's core functions; therefore, each line manager shall be involved—within their scope of authority—in activities related to the functioning of the Safety Management System (SMS).

27. All responsibilities, accountabilities, authorities, and functions of personnel involved in the implementation of the Operator's SMS shall be documented in the SMS documentation and job descriptions and shall be communicated to all staff within the organization.

28. The hierarchy of safety responsibilities within the organization and the method for defining them will depend on the type and complexity of the organization and its preferred communication



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.

29. 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.

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

31. Эксплуатант ВТ обязан:

- назначить ответственного руководителя, который, вне зависимости от других функций, несет основную окончательную ответственность, от имени организации за реализацию и поддержание СУБП;
- четко определить сферы ответственности внутри организации, включая прямую ответственность руководящий персонал за обеспечение безопасности полетов;
- определить ответственность всех членов руководства, вне зависимости от их других функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП;
- документировать и разъяснить обязанности, ответственность и полномочия в отношении обеспечения безопасности полетов внутри организации;
- 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.

32. Руководящий персонал эксплуатанта ВТ несет особую ответственность за управление безопасностью полетов. Он наделен

methods. Generally, safety-related responsibilities and accountabilities are reflected in organizational charts, departmental responsibility documents, job descriptions, or task listings.

29. The Operator shall eliminate any conflicts of interest between personnel's safety and quality responsibilities and their other duties in the organization by appropriately assigning SMS and QMS responsibilities, ensuring that there are no overlaps or gaps.

30. The Operator's senior management shall bear unconditional responsibility for the safety management system.

31. The Operator shall:

- appoint an Accountable Executive who, irrespective of other functions, holds the final authority and responsibility for the implementation and maintenance of the SMS on behalf of the organization;
- clearly define areas of responsibility within the organization, including the direct safety accountability of senior management;
- assign responsibilities to all members of management and staff for the effectiveness of the SMS, regardless of their other functions;
- document and explain safety-related responsibilities, accountabilities, and authorities throughout the organization;
- designate managers from operational and production departments with the authority to assess the acceptability of safety risks and to oversee all flight operations-related processes of the Operator.

32. The Operator's management bears specific responsibility for safety management. Management is empowered and accountable for



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.

33. Руководящему персоналу необходимо взвести 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:

- a) **четкие директивы** в виде продуманной политики, задач, целей, инструкций и т. д.;
- b) **надлежащие ресурсы**, включая достаточное время, с тем чтобы выполнить поставленные задачи безопасным и эффективным образом;
- c) **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.

34. 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

addressing safety threats within the company by implementing a systematic approach to hazard identification, risk assessment, prioritization, and subsequent mitigation or elimination of those threats posing the greatest potential losses. Only management has the authority to implement changes to the organization's structure, staffing, equipment, policies, and procedures, thereby shaping the corporate climate for safety.

33. Senior management must elevate safety to the status of a core organizational value. This can be accomplished by setting safety objectives and targets and introducing accountability mechanisms for managers and staff in achieving those goals. This includes:

- a) **clear directives** in the form of well-developed policies, objectives, goals, instructions, etc.;
- b) **adequate resources**, including sufficient time to complete safety tasks effectively and safely;

c) **access to specialized knowledge** through relevant safety-related literature, professional training, seminars, and similar sources.

The appointment of a qualified Safety Manager (SMS Manager) is a key factor in the effective functioning of the organization's safety framework.

34. In addition, there must be an established process to assess the effectiveness of the organization's risk mitigation strategy against agreed Safety Performance Indicators (SPIs). One possible mechanism is the establishment of a Safety Committee, which serves as a forum for resource allocation and for evaluating the effectiveness of safety risk mitigation strategies.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

эффективность стратегий по уменьшению факторов риска.

## **7. Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций** **7. Responsibilities and Accountabilities Concerning External Organizations**

35. 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.

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

37. Эксплуатант ВТ должен гарантировать, что:

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

b) внешний поставщик услуг имеет систему представления данных о безопасности полетов, соответствующую масштабу и сложности его организации, которая

35. The Operator is responsible for the safety performance of products and services provided by external service providers/contractors that do not require separate approval or a certificate of safety compliance. Although not all external service providers/contractors are required to have their own SMS, each provider is nevertheless responsible for adhering to its own safety requirements. In all cases, the Operator's SMS should interface effectively with the safety system of any external service provider delivering products or services that support the safe operation of the aircraft. The interaction between the Operator's SMS and the external provider's safety system shall aim to identify hazards, assess risks, and, where necessary, develop risk mitigation strategies.

36. The Operator's SMS shall maintain an interface with the safety systems of any external organizations contributing to the safe provision of their products or services.

37. The Operator shall ensure that:

a) a policy is in place that clearly defines the responsibilities and authorities for safety between the Operator and the external service provider;

b) the external service provider has a safety reporting system appropriate to the size and complexity of its organization, which facilitates



способствует заблаговременному выявлению опасных факторов и системных сбоев, проблемных для эксплуатанта ВТ;

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

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

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

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

early identification of hazards and system failures that may impact the Operator;

c) the Operator's Safety Committee includes, when necessary, a representative from the external service provider;

d) safety and quality performance indicators are developed, if necessary, to monitor the performance of the external service provider;

e) the Operator's safety promotion processes ensure that external provider personnel have access to the Operator's safety communication and reporting tools;

f) the roles, responsibilities, and functions of the external provider in relation to the Operator's Emergency Response Plan are developed, validated, applicable, and acceptable to both parties.

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

### 8. Appointment of the SMS Manager (hereinafter referred to as the SMS Manager)

38. 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.

39. 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

38. One of the first tasks in establishing an SMS is the appointment of a full-time SMS Manager who reports directly to the Operator's Accountable Executive and has direct access to relevant department heads and senior management. The SMS Manager's responsibilities include ensuring safety information is distributed and that safety receives the same organizational priority as any other operational area. Safety management is a functional responsibility that encompasses every line manager and is supported by the SMS Manager.

39. Specific safety measures fall within the domain of line management. Senior leadership must not delegate to the SMS Manager the responsibility for fulfilling management's own functions. Rather, the SMS Manager is responsible for supporting all management levels in the successful operation of the SMS. Although the



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.

40. 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.

41. 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.

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

43. МБП консультирует ответственного руководителя и линейных руководителей по вопросам управления безопасностью полетов и отвечает за координацию вопросов

SMS Manager may be held accountable for deficiencies in the SMS itself, they are not responsible for the organization's overall safety performance.

40. The SMS Manager shall not carry out any duties unrelated to flight safety and the QMS, where applicable. It is permissible for the organization to merge the roles of SMS Manager and Quality Manager. To avoid conflicts of interest, the person responsible for safety and/or quality shall not simultaneously hold operational or technical responsibilities for the Operator's production activities.

41. The SMS Manager shall be a member of the Operator's general management staff and occupy a position within the administrative hierarchy no lower than that of heads of operational or production units and shall not report to them.

42. The SMS Manager is responsible for all aspects of SMS functioning. This includes ensuring that safety documentation accurately reflects reality, overseeing the effectiveness of corrective actions, preparing regular safety reports, and providing independent safety recommendations to the Accountable Executive, senior managers, and other personnel.

43. The SMS Manager advises the Accountable Executive and line managers on safety management issues and is responsible for coordinating safety matters and sharing safety-



безопасности полетов и обмен информацией о них среди сотрудников эксплуатанта ВТ и не относящихся к ней членов авиационного сообщества.

44. 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.

45. Функции МБП помимо прочего включают как минимум:

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

46. Эксплуатант ВТ назначает МБП в соответствии с квалификационными

related information with all staff of the Operator and relevant members of the aviation community.

44. The SMS Manager is responsible for collecting and analyzing safety-related data and distributing relevant information to line managers. Line managers shall use such information to mitigate safety risks, which will likely require resource allocation. Resources must always be readily available for this purpose.

45. The responsibilities of the SMS Manager shall include at a minimum:

- a) Leading the SMS implementation plan on behalf of the Accountable Executive;
- b) Identifying hazards and analyzing safety risks, and supporting related procedures;
- c) Monitoring the implementation and effectiveness of corrective actions;
- d) Periodic reporting on safety performance within the organization;
- e) Maintaining SMS records and documentation;
- f) Planning and organizing safety training;
- g) Providing independent safety advice;
- h) Monitoring safety issues and their impact on the Operator's operations;
- i) Coordinating safety matters on behalf of the Accountable Executive with the CAA and, where necessary, other competent authorities.

46. The Operator shall appoint an SMS Manager in accordance with the qualification requirements



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

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

47. 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.

48. Среди таких конфликтов интересов могут быть:

- a) борьба за финансирование (например, если руководитель, ответственный за управление финансами, является руководителем, ответственным за обеспечение безопасности полетов);
- b) конфликтующие приоритеты в отношении ресурсов;
- c) 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.

49. В зависимости от размера, характера и сложности организации в помощь МБП могут привлекаться дополнительные сотрудники,

specified in the Manual on Certification of Air Operators of the Kyrgyz Republic, approved by CAA Order No. 130 dated 16.02.2023, and based on the following criteria:

- a) Experience in flight safety and quality management;
- b) Experience related to aircraft operational activities;
- c) Technical training sufficient to understand operational systems;
- d) Interpersonal skills;
- e) Analytical thinking and problem-solving abilities;
- f) Project management capabilities;
- g) Oral and written communication skills;

h) Understanding of human factors.

47. The SMS Manager shall not be involved in operational processes but must possess a working knowledge of them. Potential conflicts of interest must be considered during the appointment process.

48. Conflicts of interest may include:

- a) Competition for funding (e.g., if a financial manager is also responsible for safety);
- b) Competing priorities over resource allocation;
- c) When the safety manager holds an operational role and is evaluating SMS effectiveness in areas they are responsible for.

49. Depending on the size, nature, and complexity of the organization, the SMS Manager may be supported by additional personnel trained in SMS.



имеющие соответствующую подготовку в области СУБП, но право принятия решений в области СУБП и подписи соответствующих документов остаётся за МБП.

50. 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)

### 9. Safety Committee (hereinafter referred to as the Safety Committee)

51. 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.

52. 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.

53. Комитет по безопасности полетов:

a) следит за эффективностью СУБП;

However, decision-making and signature authority shall remain with the SMS Manager.

50. The SMS Manager and supporting personnel are responsible for ensuring timely data collection and analysis, and for proper distribution of safety-related information within the organization to enable informed decisions on safety risks and controls.

51. The Safety Committee is a high-level committee chaired by the Accountable Executive. It includes the organization's senior management, including personnel responsible for the functioning of the Safety Management System (SMS). Representatives from administrative departments and external service providers may also be included, if necessary.

52. The SMS Manager participates in the Safety Committee solely in an advisory capacity. The Safety Committee shall convene at least once per year to review SMS policy, and additionally under the following circumstances:

- Amendments or updates to safety management documentation due to changes in national regulations, results of internal audits, investigations of accidents and incidents involving the Operator, aircraft manufacturer documentation, or other identified needs;
- Introduction of a new aircraft type into service;
- Commissioning of new equipment;
- Expansion of staff; and
- As required by safety considerations, unless otherwise dictated by extraordinary circumstances.

53. The Safety Committee shall:

a) Oversee the effectiveness of the SMS;



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

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

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

e) 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.

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

g) 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.

54. 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.

#### 55. РГБП:

a) 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;

b) Ensure timely responses through the implementation of safety risk control measures;

c) Ensure that Safety Performance Indicators (SPIs) are aligned with the organization's safety policy and objectives;

d) Monitor the overall effectiveness of safety risk mitigation strategies;

e) Monitor the effectiveness of the organization's safety management processes that support:

1. Adherence to stated safety management priorities;

2. Promotion of safety awareness throughout the organization;

f) Monitor external service providers' compliance with production safety requirements;

g) Ensure that appropriate resources are allocated to achieve safety performance levels that exceed national regulatory requirements.

After strategic direction is established by the Flight Safety Committee, coordinated implementation measures shall be carried out across the organization.

54. This objective may be achieved through the formation of Flight Safety Working Groups (FSWG). FSWGs may include line managers and employee representatives who have completed appropriate SMS and risk assessment training. FSWGs act as tactical bodies tasked with implementing the strategic goals set by the Safety Committee.

#### 55. FSWGs shall:

a) Monitor safety within their functional areas, assess risks, and ensure proper management of safety hazards, involving personnel as necessary to raise safety awareness;



- b) координирует принятие мер по ослаблению выявленных последствий опасных факторов и обеспечивает надлежащую организацию сбора данных о безопасности полетов и наличие обратной связи от персонала;
- c) оценивает воздействие производственных изменений на безопасность полетов;
- d) координирует реализацию планов корректирующих действий и обеспечивает своевременное принятие корректирующих мер;
- e) рассматривает эффективность сделанных ранее рекомендаций в отношении обеспечения безопасности полетов;
- f) 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.
- b) Coordinate mitigation measures for identified hazards and ensure proper safety data collection and feedback mechanisms from personnel;
- c) Assess the impact of operational changes on flight safety;
- d) Coordinate the implementation of corrective action plans and ensure their timely execution;
- e) Evaluate the effectiveness of previously issued safety recommendations;
- f) Promote safety awareness to enhance staff knowledge and ensure that personnel are given opportunities to participate in safety management.

## 10. План мероприятий на случай аварийной ситуации

### 10. Emergency Response Plan (ERP)

56. 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.

57. 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

56. The Operator shall ensure appropriate coordination of its Emergency Response Plan (ERP) with the ERPs of external service providers with whom it must interact during the provision of services.

57. The ERP shall be a written document that outlines the actions to be taken by all responsible personnel during aviation accidents. The objective of the ERP is to ensure an orderly and effective transition from normal to emergency operations, including the delegation of emergency authority and responsibilities. The ERP shall define the authority and duties of designated key personnel, and describe procedures and methods for coordinating actions in response to emergency or unforeseen situations, while ensuring the continuity of safe services. The primary goal is to either maintain safe operational continuity or resume normal operations as quickly as possible.



цель состоит в продолжении безопасной производственной деятельности или в возобновлении как можно скорее нормальной производственной деятельности.

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

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

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

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

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

58. The ERP shall include integration with the systems of external service providers/contractors and provide a framework for coordination with the relevant organizations, authorities, and agencies.

59. Safety-related roles, responsibilities, and authorities must be:

- defined;
- documented;
- communicated to all Operator personnel.

60. The ERP shall include potential or likely emergency/crisis scenarios related to the Operator's activities, along with scheduled drills and exercises. The results, shortcomings, and comments from such exercises shall be documented, and updates to the ERP shall be made as necessary to improve its effectiveness. The ERP shall also address scenarios that may affect the Operator or external providers due to public health emergencies or pandemics. The ERP must describe foreseeable emergencies identified through the SMS and outline risk mitigation strategies and safety risk control measures for effective management of aviation-related emergencies.

61. The ERP shall be easily accessible to all designated personnel and external organizations involved in emergency coordination.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

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

63. Для обеспечения эффективности ERP должен:

- a) соответствовать масштабу и характеру деятельности и сложности структуры организации и производственной деятельности эксплуатанта ВТ, охватывать период времени, необходимый для возобновления "нормальной" деятельности после аварийной ситуации;
- b) быть легко доступным всему соответствующему персоналу и, при необходимости, другим организациям;
- c) включать контрольные карты, процедуры, схемы взаимодействия, относящиеся к конкретным аварийным ситуациям;
- d) содержать контактную информацию для быстрой связи с соответствующим персоналом;
- e) регулярно отрабатываться в рамках учебных мероприятий;
- f) периодически пересматриваться и обновляться посредством периодических ревизий и необходимости 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.

62. The objectives of the ERP are to ensure:

- a) Delegation of emergency authority;
- b) Allocation of responsibilities in emergency situations;
- c) Documentation of emergency response actions;
- d) Coordination of efforts to resolve emergencies within the organization and with external service providers;
- e) Safe continuation or rapid restoration of core operations after a crisis;
- f) Proactive identification of potential threshold events and scenarios, and determination of appropriate corrective actions.

63. To be effective, the ERP shall:

- a) Be appropriate to the scope, nature, and complexity of the Operator's organization and operations, and account for the timeframe required to resume "normal" activities after an emergency;
- b) Be easily accessible to all relevant personnel and, where applicable, external organizations;
- c) Include checklists, procedures, and interaction diagrams for specific emergency scenarios;
- d) Contain contact information for rapid coordination with relevant personnel;
- e) Be regularly exercised through training events;
- f) Be periodically reviewed and updated through audits or as required by operational changes, ensuring continued validity and effectiveness.

Requirements for ERP content are described in Appendix 5 to this Instructions.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

## 11. Документация и делопроизводство по СУБП

### 11. SMS Documentation and Record-Keeping

64. 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.

65. 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.

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

- a) цели и политика в области обеспечения безопасности полетов;
- b) требования в отношении СУБП;
- c) процессы и процедуры СУБП;
- d) сфера ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур;
- e) конечные результаты СУБП.

67. 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.

64. The Operator shall develop an SMS Implementation Plan, formally adopted by the organization, that defines the organization's approach to safety management. This approach must reflect the Operator's safety objectives and be based on the results of a gap analysis to determine the scope of SMS implementation and the resources required. Recommended guidance material for conducting a gap analysis and developing an SMS Implementation Plan is provided in ICAO Doc 9859.

65. To establish a responsible safety management system, effective organizations adopt a structured approach to documentation and information management. A solid foundation for SMS requires proper documentation clarifying the relationship between safety management and other organizational functions, the integration mechanism, and the linkage to the Operator's safety policy

66. The Operator shall develop and maintain SMS documentation addressing the following:

- a) Safety policy and objectives;
- b) SMS requirements;
- c) SMS processes and procedures;
- d) Responsibilities, accountabilities, and authorities related to these processes and procedures;
- e) SMS outcomes.

67. The Operator shall control and maintain operational documentation in accordance with the requirements of the Aviation Rules of the Kyrgyz Republic (ARKR-6 Part I, Appendix 15 / ARKR-6 Part III, Appendix 11), and shall compile an SMS Manual subject to coordination with the CAA.



68. 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:
- Руководство по перевозке опасных грузов;
- Руководство по системе управления безопасностью полетов эксплуатанта ВТ;
- Руководство по системе качества эксплуатанта ВТ.

2) по поддержанию летной годности ВС (AIR):

- MPD, MRB, AMM, MEL, CDL, MMEL, SRM, WDM и др.;
- Перечень допустимых отказов ВС;
- Программа технического обслуживания воздушного судна;

68. SMS-related documentation shall include at minimum:

1. Flight Operations (OPS):

- Operations Manual (OM) and all related parts, MEL, Standard Operating Procedures (SOPs) per aircraft type, Minimum Equipment List;

- Aircraft manufacturer documentation: AFM, FCOM, QRH, MMEL, CDL, WBM, etc.;

- All flight crew training programs (e.g. emergency and rescue training for each aircraft type; training for conducting flights using Performance-Based Navigation (PBN); training for operations in Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) airspace; training for all-weather operations (CAT II/III); emergency procedures for incidents involving dangerous goods on board; training for operations in cold weather conditions (CWO) and low visibility procedures (LVO); etc.);

- Dispatcher/Flight support staff training programs;

- Flight operations control and dispatch procedures;

- Cabin Crew Manual;

- Aircraft Loading and Servicing Manual;

- Ground Handling Manual;

- Dangerous Goods Manual;

- Operator's SMS Manual;

- Operator's Quality Manual.

2. Airworthiness (AIR):

- MPD, MRB, AMM, MEL, CDL, MMEL, SRM, WDM, etc.;

- Aircraft Minimum Equipment List;

- Aircraft Maintenance Program;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Глава  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

- Руководство эксплуатанта по процедурам ТО (ММЕ/МОЕ);
- Руководство по качеству в области летной годности;
- Программа надежности.
- Руководство по обучению для персонала технического обслуживания

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

70. 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.

71. Наличие системы контроля за документацией эксплуатанта ВТ облегчает управление СУБП, ее распространение и реализацию внутри организации, а также служит представления 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.

72. 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).

73. Эксплуатант ВТ ведет учет всех мер, предпринимаемых в рамках выполнения задач

- Maintenance Procedures Manual (ММЕ/МОЕ);
- Quality Manual for Airworthiness;
- Reliability Program;
- Training Manual for Maintenance Personnel.

69. All manuals must include procedures for preparation, control, distribution of amendments, and updating methods.

70. Manuals shall be regularly reviewed and updated in response to new requirements, new types of operations or equipment, and other factors requiring revision.

71. An Operator's documentation control system shall support the implementation and dissemination of SMS across the organization and serve as the official reference for submission, approval, coordination, evaluation, and surveillance by the CAA. This SMS document may be a standalone manual or a clearly designated SMS section within an existing CAA-approved document. If SMS requirements are already described in detail in existing documentation, references to the relevant sections are sufficient. Such documentation must be kept current and updated as needed, with any changes requiring prior approval from the CAA since it is a regulated document.

72. The SMS generates a large volume of information, both in paper and electronic format (e.g., incident reports and hazard notifications).

73. The Operator shall maintain records of all actions taken under SMS. In the event of an



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.

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

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

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

- a) 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;

investigation into an occurrence or serious incident, documented evidence of risk controls and safety assurance measures must be available. Such records must contain enough detail to ensure traceability of all safety-related decisions.

74. The Operator shall authorize and maintain safety documentation, in paper or electronic form, covering:

- Safety policy;
- Safety objectives;
- SMS requirements;
- Safety-related procedures and processes;
- Personnel responsibilities and authorities for safety;
- Interface between safety-related procedures and processes;
- SMS findings and results.

75. SMS documentation shall include all SMS elements and processes, including:

- a) Overview of SMS components and elements:
  - 1) Document and record management;
  - 2) SMS regulatory requirements;
  - 3) Scope, integration, and conceptual framework;
  - 4) Safety policy and objectives;
  - 5) Safety responsibilities and key personnel;
  - 6) Voluntary and confidential data reporting systems;
  - 7) Incident reporting and investigation procedures;
  - 8) Hazard identification and risk assessment processes;

- 9) показатели эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 10) обучение сотрудников и обмен информацией в области обеспечения безопасности полетов;
- 11) постоянное совершенствование и проверка СУБП;
- 12) контролирование осуществления изменений;
- 13) планирование действий в пороговых или чрезвычайных ситуациях.
- b) 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).

## 76. 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;

- 9) Safety Performance Indicators (SPIs);
- 10) Safety training and communication;
- 11) Continuous improvement and SMS audit;
- 12) Change management;
- 13) Emergency response planning.
- b) Maintenance of SMS documentation and records:
1. Hazard report registry and sample reports;
  2. SPIs with related charts and graphs;
  3. Records of completed or ongoing safety assessments;
  4. Records of SMS internal reviews or audits;
  5. Records of safety promotion activities;
  6. Records of SMS and safety training;
  7. Safety Committee meeting minutes;
  8. SMS Implementation Plan (during the implementation phase).

**76. Document Management** Documentation shall be:

- Clear;
- Dated (including revision dates);
- Understandable and adapted to the organizational context, written in accessible language;

- Maintained in an established manner;
- Retained for a specified period as defined by the Operator and approved by the CAA.

The Operator shall approve and implement procedures for document control. These procedures must be:

- Systematic;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- периодичны;  
- своевременно пересматриваться/проведены ревизии;  
- по мере необходимости изменяться;  
- утверждаться/согласовываться уполномоченными сотрудниками эксплуатанта ВТ и соответствующими лицами Органа ГА;
- Текущие версии соответствующих документов должны быть доступными во всех подразделениях, где выполняются процедуры, необходимые для эффективного функционирования системы управления безопасностью. Устаревшие документы извлекаются из пользования во всех подразделениях и защищаются от непреднамеренного использования.
- 77. 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 надежно защищены от повреждения, износа или потери.

## 12. Соответствие юридическим требованиям

### 12. Compliance with Legal Requirements

78. Система управления безопасностью эксплуатанта гармонизируется с соответствующими юридическими требованиями законодательства Кыргызской Республики и требованиями Органа гражданской авиации.
78. The Operator's Safety Management System shall be harmonized with the applicable legal requirements of the legislation of the Kyrgyz Republic and the requirements of the Civil Aviation Authority (CAA).

- Periodic;
- Reviewed and revised as needed;
- be amended as necessary;
- be approved/agreed upon by authorised personnel of the operator and relevant persons of the CAA; Current versions of the relevant documents shall be available in all departments where procedures necessary for the effective functioning of the safety management system are performed. Obsolete documents shall be removed from use in all units and protected against inadvertent use.

### 77. Record-Keeping

The Operator shall establish and maintain procedures for:

- Identification;
- Maintenance;
- Storage.

SMS records must be:

- Clear;
- Identifiable;
- Linked to relevant activities.

Records must be maintained in such a way that they:

- Are retrievable;
- Are protected against damage, deterioration, or loss.

The retention period for records shall be documented.

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

### **13. Процедуры и методы контроля**

#### **13. Control Procedures and Methods**

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

Процесс управления безопасностью представляет собой замкнутый цикл.

81. Данный процесс предполагает наличие обратной связи, обеспечивающей основу для оценки эффективности системы с тем, чтобы можно было внести в нее необходимые корректизы, 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.

82. 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.

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

#### **14. Safety Performance Indicators**

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

79. The Operator shall establish and maintain a procedure to identify current regulatory and legal requirements applicable to the Safety Management System.

80. The Operator shall establish measurable criteria to achieve the objectives outlined in the safety policy.

The safety management process is a closed-loop system.

81. This process requires feedback that forms the basis for evaluating system effectiveness and making necessary adjustments to achieve the desired safety levels. This requires a clear understanding of how results will be assessed—for example, what quantitative or qualitative indicators will be used to evaluate system performance. In addition to defining factors used to measure effectiveness, the Safety Management System must also establish specific safety objectives and targets (defined performance levels).

82. A distinction must be made between the criteria used to assess operational safety outcomes through monitoring and those used to assess newly planned systems or procedures. The process used in the latter case is known as safety assessment.

83. To establish safety performance levels, appropriate safety indicators must be defined. Typically, safety indicators are expressed in terms of the frequency of occurrence of a harmful event.

### **15. Заданный уровень безопасности**

#### **15. Safety Performance Target (SPT)**



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

84. 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.

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

86. 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:

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

84. Desired safety outcomes may be expressed in absolute or relative terms. A performance target may also include a desired percentage reduction in the number of occurrences or specific types of incidents over a defined period of time.

85. The Operator shall establish and maintain process control methods to ensure that procedures align with safety-related activities.

86. The determining factors in selecting the most effective methods for implementing and maintaining a safety performance monitoring program are the size and complexity of the organization. Civil Aviation Authorities that provide effective oversight of safety performance typically apply one or more of the following methods:

- a) Maintaining safety vigilance by management through oversight of daily operational activities;
- b) Conducting regular inspections (scheduled and unscheduled) of day-to-day activities in areas critical to flight safety;
- c) Collecting feedback from employees—both general and specific—through safety surveys and questionnaires;
- d) Systematic analysis of all safety-related findings and implementation of appropriate corrective actions;
- e) Systematic collection of operational performance data (e.g., through programs such as FDA or LOSA);
- f) Conducting macro-level safety performance studies (safety research and studies);
- g) Keeping all relevant personnel informed of current safety performance indicators.



Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

g) информирование всего заинтересованного персонала о показателях безопасности.

## 16. Компонент 2. Управление рисками для безопасности полетов (управление факторами риска для безопасности полетов).

### 16. Component 2. Safety Risk Management (Management of Safety Risk Factors)

87. 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.

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

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

89. 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

87. An effective hazard identification and safety risk management system is critical to maintaining safety risks at acceptable levels. Aviation-related risks must be controlled in order to achieve the target levels of safety performance. The risk management element of the Safety Management System (SMS) is based on the system safety assurance process model.

88. The objective of safety risk management is to identify hazards, assess associated risks, and implement appropriate mitigation measures during the provision of services by the Operator. The safety risk management (SRM) process includes two primary elements:

- Hazard identification (Identification of sources of hazards);
- Risk assessment and mitigation (Assessment and mitigation of safety risk factors).

89. Within the safety risk management component, hazards that exist in the delivery of products and services are systematically identified. These hazards may result from systems with design flaws, technical limitations, user interface deficiencies, or poor integration with other processes and systems. Hazards can also emerge from the inability of existing processes and systems to adapt to changes in the Operator's operational environment. Careful analysis of these factors during the planning, design, and implementation stages can often reveal potential hazards before a system becomes operational.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

90. 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.

91. 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**

### **17. Hazard Identification**

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

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

94. 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.

90. Understanding the system and its operational context is essential for achieving high levels of safety performance. Hazards may also be identified during system operation through staff reports or incident investigations.

91. Hazard analysis must be conducted in the context of system performance. This is necessary to avoid assigning the cause of occurrences solely to “human error” while overlooking latent system deficiencies that may remain unaddressed and contribute to future—and potentially more serious—incidents.

Detailed guidance on hazard identification and risk assessment procedures can be found in Chapter 2 of ICAO Doc 9859, Fourth Edition.

92. The Operator shall develop and implement a formal process to ensure that hazards associated with its operational activities are identified.

93. Hazard identification shall be based on a combination of reactive and proactive safety data collection methods.

94. To effectively manage safety risks, the Operator must establish a formally documented process for identifying hazards that could contribute to aviation occurrences affecting flight safety.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

95. 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.

96. 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 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.

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

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

95. Hazards may exist in routine aviation activities or may inadvertently emerge due to changes in operational activities. In such cases, hazard identification becomes an integral part of the change management process.

96. Hazard identification is the first step in the Safety Risk Management (SRM) process. The Operator shall develop and implement a formal procedure for identifying hazards that may impact flight safety across all operational and supporting areas. This includes equipment, facilities, and systems. Identification and control of any aviation hazard that affects flight safety contribute positively to safe operations. It is also important to consider hazards that may arise from interactions between the SMS and external organizations. The associated safety risks must then be assessed considering the potential adverse consequences of the identified hazard.

If safety risks are assessed as unacceptable, additional risk control measures must be integrated into the system.

97. The hazard identification process shall take into account the following factors:

- Design factors, including equipment design and task development;
- Human performance limitations (physiological, psychological, and cognitive);
- Procedures and operational practices, including documentation, checklists, and their testing under real operational conditions;
- Communication, including tools, terminology, and language used;



- e) 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;
- f) факторы производственной среды авиационной системы (окружающий шум и вибрацию, температуру, освещение и наличие защитных средств и спецодежды);
- g) факторы нормативного надзора, включая применение и обеспечение выполнения правил, сертификацию оборудования, аттестацию персонала и утверждение процедур;
- h) систему мониторинга эффективности деятельности, способную выявить практический сдвиг или эксплуатационные отклонения;
- i) факторы взаимодействия «человек – машина».
98. 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.

- e) Organizational factors, such as recruitment, training, retention policies, alignment of operational duties with safety responsibilities, resource allocation, high workload environments, and safety culture;
- f) Environmental factors within the aviation system (e.g. noise, vibration, temperature, lighting, availability of protective equipment and clothing);
- g) Regulatory oversight, including rule enforcement, equipment certification, personnel licensing, and approval of procedures;
- h) Safety performance monitoring systems capable of detecting operational drift or deviations;
- i) Human-machine interface factors.

98. Hazards may be identified through proactive methods or as a result of investigations into accidents and incidents. There are many sources of hazard identification, both internal and external to the organization.

## 18. Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов

### 18. Safety Risk Assessment and Mitigation

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

100. 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

99. The Operator shall develop and implement a process to analyze, assess, and control safety risks associated with identified hazards.

100. The safety risk management process begins with the identification of hazards and their potential consequences. The associated risks are then assessed in terms of their likelihood and severity to determine the level of risk (safety risk index). If the assessed risk is deemed acceptable, appropriate actions are taken and operational activities continue. The entire process of hazard identification, risk assessment, and risk mitigation shall be documented, formally



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

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

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

b) 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:

c) 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.

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

a) оценка степени вероятности возникновения последствий для безопасности полетов;

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

103. После оценки факторов риска, эксплуатант ВТ принимает решение, есть ли необходимость принимать меры по уменьшению факторов риска. Процесс принятия решения включает использование

approved, and integrated into the Operator's Safety Management System (SMS).

101. If safety risks are assessed as unacceptable, the following questions must be addressed:

a) Can the hazard(s) and associated risk(s) be eliminated? If yes, appropriate actions are taken and documented. If not:

b) Can the safety risk(s) be reduced? If yes, appropriate mitigation actions shall be implemented. If not:

c) Is there a residual safety risk? If yes, the residual risk must be assessed to determine its acceptability and whether further actions are necessary to eliminate or reduce it to an acceptable level.

102. Safety risk assessment involves analyzing identified hazards and includes two components:

a) The likelihood of the occurrence of the safety consequence(s);

b) The severity of the consequence(s) should they occur.

103. Following risk assessment, the Operator decides whether mitigation actions are required. This decision-making process involves using a risk categorization tool, often presented in the form of a risk matrix.



инструмента для определения категории риска, который может иметь вид оценочной матрицы.

104. 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.

105. 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.

106. 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:

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

104. Once the risks are assessed, appropriate mitigation measures may be implemented. These may include a range of alternatives, such as modifying existing operational procedures, training programs, or equipment used in aviation services.

105. Alternative mitigation measures may also include introducing new operational procedures, training programs, technologies, or control mechanisms. Such alternatives often involve adjustments to the three traditional layers of aviation defense: technology, training, and regulation. Before implementing any mitigation measures, it is important to evaluate whether such actions could have unintended consequences, such as introducing new hazards.

106. Safety risk mitigation actions often involve changes to procedures, equipment, or infrastructure. Three general strategies for mitigating safety risks include:

- Avoiding the risk** – cancelling or not conducting an operation or activity when the safety risk outweighs the benefit, thus eliminating the risk entirely;
- Reducing the risk** – decreasing the frequency of the activity or minimizing the severity of its consequences;



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

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

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

a) Эффективность. В какой мере альтернативные варианты снижают или устраниют 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.

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

c) 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.

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

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

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

g) Остаточные факторы риска для безопасности полетов. Каков будет уровень фактора риска для безопасности полетов, который останется после реализации

c) **Isolating exposure to the risk – taking steps to isolate the effects of the risk or enhancing redundancy to protect against its consequences.**

107. A mitigation strategy may involve a single method or a combination. It is advisable to evaluate the full range of potential measures to identify the optimal solution. Each alternative should be assessed for effectiveness before implementation.

108. Each proposed mitigation option should be analyzed with regard to:

a) Effectiveness. To what extent do the alternative options reduce or eliminate safety risks? Effectiveness may be determined by considering the contribution of technical safeguards, personnel training, and regulatory measures that can help reduce or eliminate safety risks.

b) Cost/benefit – Do the expected benefits outweigh the costs?

c) Practicality – Is the measure feasible in terms of available technology, financial and administrative capacity, regulations, and organizational will?

d) Acceptability – Does the solution align with stakeholder expectations?

e) Compliance – How likely is it that the new rules, procedures, or controls will be followed?

f) Durability – Will the solution remain effective over time?

g) Residual Safety Risk. What will be the level of safety risk remaining after the initial mitigation measures have been implemented, and will it require additional risk control actions?



первоначальных мер по уменьшению риска и который может потребовать дополнительных мер контроля?

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

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

109. 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.

110. 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.

h) Unintended consequences – Could the mitigation introduce new hazards and risks?

i) Time – How long will it take to implement the mitigation?

109. Once mitigation measures are approved and implemented, they must be incorporated into the Operator's safety feedback process. This ensures the integrity, effectiveness, and adaptability of defenses under new operational conditions.

110. Corrective actions must consider existing safeguards and their ability (or lack thereof) to maintain risk at an acceptable level. As a result, previously conducted safety risk assessments may need to be revised. Mitigation and control measures must be validated to confirm their effectiveness. One method of monitoring the success of mitigation strategies is through the use of Safety Performance Indicators (SPIs). Additional guidance on performance monitoring is available in Chapter 4 of ICAO Doc 9859, Fourth Edition.

## 19. Документирование процесса управления факторами риска для безопасности полетов

### 19. Documentation of the Safety Risk Management Process

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

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

111. Every safety risk mitigation action shall be continuously documented. Safety risk mitigation documentation must be approved at the appropriate management level of the Operator.

Safety risk management shall, at a minimum, address the following elements:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Глава  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

- 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).

112. 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

- System and task analysis;
- Hazard identification;
- Safety risk analysis;
- Safety risk assessment;
- Safety risk control.

The safety risk management process shall apply to:

- The initial design of systems, organizations, and/or products;
- The development of operational procedures;
- Hazards that may exist during the provision of services;
- Planned changes to operational processes to identify hazards associated with those changes.

The Operator shall establish feedback mechanisms between safety assurance functions to evaluate the effectiveness of safety risk management.

The Operator shall define acceptable and unacceptable safety risk levels (or safety objectives).

112. After applying a risk matrix to assign risk levels to various hazards, numerical values may be grouped into ranges to classify risks as acceptable, tolerable, or unacceptable.

**Acceptable:** No further action is required (unless risk can be further reduced at minimal cost or effort).

**Tolerable:** Risk may be acceptable with certain management decisions and active risk mitigation measures.

**Unacceptable:** Operations must be suspended until the risk is reduced to at least a tolerable level.

A less quantitative approach to risk acceptability determination may consider the following factors:

значениями, предполагает рассмотрение нижеследующих аспектов.

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

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

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

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

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

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

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

Описания должны быть установлены для:

- уровней серьезности;
- уровней вероятности.

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

113. 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.

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

- новые проекты систем;
- изменения к существующим системам;

a) **Managerial factor:** Does the risk conflict with the organization's safety policy or instructions?

b) **Financial feasibility:** Is the risk beyond what is economically manageable?

c) **Legal factor:** Does the risk violate applicable regulatory requirements or the ability to enforce them?

d) **Cultural factor:** How will personnel and stakeholders perceive the risk?

e) **Market factor:** Will the organization's competitiveness or reputation be harmed if the risk is not mitigated?

f) **Political factor:** Will the organization pay a political cost if the risk is not addressed?

g) **Public perception factor:** What will be the public response (e.g. media, special interest groups) to the risk?

Clear definitions shall be established for:

- Levels of severity;
- Levels of likelihood.

The Operator shall define the management levels authorized to make safety risk decisions.

113. The Operator shall define acceptable short-term risks for hazards that will exist temporarily while long-term risk control/mitigation plans are being developed and implemented.

114. The following projects and procedures shall not be implemented until the associated safety risk is deemed acceptable:

- New system designs;
- Modifications to existing systems;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- новые и модифицированные операции/процедуры.
115. Процесс управления рисками безопасности **не должен** ограничивать эксплуатанта ВТ в принятии немедленных действий для смягчения существующего риска безопасности.
- New or modified operations and procedures.
- 
115. The safety risk management process shall not prevent the Operator from taking immediate action to mitigate an existing safety risk.

## 19.1 Источники информации для выявления опасных факторов

### 19.1 Sources of Information for Hazard Identification

116. Внутренние источники, помимо прочих, включают:
- a) *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).
- b) *Автоматизированные системы мониторинга.* В них используются автоматизированные системы регистрации для мониторинга параметров, которые могут быть проанализированы, например, система мониторинга полетных данных (FDM).
- c) *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.
- d) *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.
- e) *Обратная связь при подготовке персонала.* Интерактивный (направленный в обе стороны) процесс подготовки персонала может способствовать выявлению опасных факторов благодаря сведениям, полученным от участников.
- f) *Расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиками обслуживания.* Опасные факторы выявляются в ходе внутреннего расследования в области
116. Internal sources of information include, but are not limited to:
- a) *Monitoring of routine activities.* Observation methods are used to monitor day-to-day operational and support activities, such as Line Operations Safety Audits (LOSA).
- b) *Automated monitoring systems.* These use data recording systems to monitor operational parameters, such as the Flight Data Monitoring (FDM) program.
- c) *Voluntary and mandatory safety reporting systems.* These systems enable all personnel, including staff from external organizations, to report hazards and other safety-related issues.
- d) *Audits.* Audits may be used to identify hazards related to a particular task or process. Audit planning should also be coordinated with organizational changes to identify hazards arising from those changes.
- e) *Training feedback.* A two-way interactive training process can support hazard identification through feedback provided by participants.
- f) *Safety investigations conducted by service providers.* Hazards may be identified during internal safety investigations, including follow-up reports on accidents and incidents.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Глава  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

обеспечения безопасности полетов, а также по результатам отчетов о последующих действиях в отношении авиационных происшествий и инцидентов.

117. Внешние источники информации для выявления опасных факторов относятся:

a) *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.

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

c) *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.

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

118. *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;

117. External sources of hazard information include:

a) *Accident reports and accident report analysis.* These may relate to events in the same State or to similar aircraft types, regions, or operating environments.

b) *State mandatory and voluntary safety reporting systems.* The CAA may provide aggregated safety information collected from service providers.

c) *CAA and/or third-party audits.* Hazards may be identified during external audits. Findings may be formally documented as previously unidentified hazards or reflected indirectly in audit reports.

d) *Professional associations and information-sharing systems.* Many industry associations and professional groups disseminate safety-related data, which may contain relevant hazard information.

118. *Common sources of safety data and information:*

- Mandatory occurrence reports;
- Voluntary reports;
- Flight Data Analysis (FDA);
- Fatigue Risk Management System (FRMS);
- Recorded data (FDR, CVR, ambient video, transmitted data);
- Risk assessment registry;
- SPI/trend analysis.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- Анализ SPI/тенденций;

## 20. Система и анализ задач

### 20. System and Task Analysis

119. 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.

120. 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.

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

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

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

119. A system and task description shall be developed at the component level necessary for effective hazard identification.

The safety risk management process is used to examine the operator's operational functions and working conditions, identify hazards, and analyze associated risks.

Safety risk management begins at the system design stage.

120. These systems include organizational structures, processes, regulations, personnel, equipment, and resources used to achieve the organization's objectives. The system and task description must provide a clear picture of the interrelations between hardware, software, personnel, and environmental conditions specific to the system. This clarity is essential for identifying hazards and analyzing risks.

121. Operational and supporting activities shall be categorized at a minimum into the following areas:

- Flight operations;
- Dispatch services;
- Maintenance and inspection;
- Personnel training;
- Ground handling and passenger services;
- Cabin/cargo compartment safety;
- Cargo handling.

*Note:* An excessively detailed system or task description is not necessary if existing documentation is sufficient for hazard and risk analysis. Even when advanced data processing tools are available, traditional brainstorming with managers, inspectors, and other personnel often proves to be one of the most effective methods.

инспекторов и других сотрудников зачастую являются самыми эффективными.

122. 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:
  - a) лётной эксплуатации;
  - b) 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:
  - a) системы;
  - b) взаимодействия систем;
  - c) управления существующим риском безопасности.

## 21. Идентификация опасностей

### 21. Hazard Identification

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

Информация об опасности должна быть отслежена и контролируема через весь процесс системы управления рисками. Опасности в системе и в ее эксплуатационной

122. System and task analysis shall consider the following:

- Interactions with other air transport systems (e.g., airports, air traffic control);
- System functions within each area of operation;
- Personnel tasks aligned with respective functions;
- Required human factors research (e.g., cognitive, ergonomic, environmental, occupational health and safety) for:
  - a) Flight operations;
  - b) Maintenance operations;
- System hardware components;
- Software components;
- Procedures governing system operation and usage;
- Physical environment;
- Operational environment;
- Maintenance environment;
- Contracted and purchased components and services;
- Interactions among system elements;
- Any assumptions made regarding:
  - a) The system;
  - b) System interactions;
  - c) Management of existing safety risks.

123. Hazards must be identified within the full context of the system under evaluation, as defined in the system description, and must be documented.

Hazard information shall be traceable and controlled throughout the entire safety risk management process. Hazards within the system and its operational environment must be



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

124. 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.

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** **22. Safety Risk Analysis Process**

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

126. Процесс анализа и оценки риска подразделяется на два компонента: вероятность возникновения неблагоприятной

identified, documented, and monitored. The scope of the hazard identification function covers all operational activities of the organization and involves data collection through both reactive and proactive means: Reactive methods include data gathered from accidents, incidents, equipment failures, ground handling events, in-flight passenger service issues, and flight data monitoring systems (FDM). Proactive methods include voluntary incident reports, confidential reporting systems, safety surveys, safety audits, and safety performance assessments. Joint expert group meetings may also be used as a tool for hazard identification.

124. The analysis process used to identify hazards must consider all components of the system. A key question to ask during system analysis and operation is: "What will happen if..." As with system and task descriptions, the necessary level of detail must be determined.

While it is not necessary for aviation service providers to list every imaginable hazard in detail, they should focus on identifying significant and reasonably foreseeable hazards in flight operations.

125. The safety risk analysis process shall include the identification of existing safety risk control mechanisms and their activation. Safety risk analysis involves assessing both the likelihood and severity of potential consequences.

126. The risk analysis and assessment process consists of two components: The likelihood of an adverse event occurring; and The severity of the



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

outcome associated with the identified hazard, should it occur. A common tool used to support decision-making and to determine the acceptability of risk is the risk matrix, similar to that described in the ICAO Safety Management Manual. Operators should develop risk matrices tailored to their specific operational environment. Separate matrices with different risk acceptability criteria may be developed for long-term and short-term operational planning purposes.

### **23. Оценка риска безопасности**

#### **23. Safety Risk Assessment**

127. 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.

128. 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.

129. 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

127. Each identified hazard must be assessed in terms of the likelihood of the safety risk and the severity of its potential consequences. Risk assessment involves evaluating both the probability and the severity of any adverse outcomes resulting from the identified hazard. A risk matrix can be a useful tool for assessing both known operational hazards and those not yet manifested.

128. the likelihood of occurrence may remain subjective, depending on the Operator's operational maturity. Each step of the risk assessment procedure shall be documented to produce a complete and meaningful record.

129. The scale and scope of any assessment should be sufficient to identify and validate the principal hazards. A systemic approach is valuable in ensuring a comprehensive assessment of the context in which a hazard may arise. The level of effort expended should be proportional to the anticipated benefit the organization may gain in terms of risk and hazard identification.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов  
Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

зрения обнаружения и определения рисков и опасностей.

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

The Operator shall define the management levels authorized to make safety risk decisions.

## 24. Управление риском безопасности

### 24. Safety Risk Control

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

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

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

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

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

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

Корректирующие мероприятия принимаются с учетом планов дальнейшей деятельности.

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

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

130. Risks shall be controlled to a level as low as reasonably practicable (ALARP). The level of risk should be balanced against the time, cost, and difficulty of implementing measures to mitigate or eliminate those risks.

Risk may be reduced by decreasing the severity of potential consequences, reducing the likelihood of the event occurring, or minimizing the level of vulnerability to the risk.

Risk may be transferred by outsourcing certain activities to external organizations or through insuring the activity.

Risk may be accepted if the organization's management lacks sufficient resources to mitigate it further, or if the level of risk is considered acceptable to the organization.

It should also be noted that risk can be completely avoided by discontinuing the activity associated with the identified hazard.

Corrective actions shall take into account all existing safety barriers and their inability to ensure an acceptable level of risk.

These actions must also align with the organization's forward operational planning.

Effective risk management is not possible without a clear understanding by senior management of the organization's key strategic objectives.

Management decision-making is an integral part of the safety risk management process.

## 25. Уменьшение риска

### 25. Risk Mitigation



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

131. 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 устраниению 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

### 26. Risk Acceptability

132. 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.

133. В матрице оценки риска:

- серьезность риска классифицируется как катастрофическая, опасная, значительная, незначительная или ничтожная с описанием каждой категории, в котором указывается

131. In the context of risk, the concept of absolute safety does not exist. Risk must be reduced to a level that is as low as reasonably practicable (ALARP). This means the level of risk must be balanced against the time, cost, and difficulty of implementing measures to mitigate or eliminate it.

When a risk has been assessed as tolerable or unacceptable, appropriate control measures must be taken—the higher the level of risk, the greater the urgency of mitigation. Risk levels can be reduced by: Decreasing the severity of potential consequences; Reducing the likelihood of the event occurring; or Minimizing the exposure or vulnerability to the risk.

132. Based on the assessed risk level, risks can be prioritized relative to other unresolved hazards. This is critically important when making logically sound decisions on allocating limited resources to control those hazards that pose the greatest risk to the organization.

Risk prioritization requires a rational basis for ranking one risk over another. To determine whether a risk is acceptable or unacceptable, appropriate criteria or policies must be in place.

By comparing the likelihood of an adverse outcome with the potential severity of its consequences, risk factors can be classified using a risk assessment matrix.

133. In a risk assessment matrix:

- Severity is classified as catastrophic, hazardous, major, minor, or negligible, with definitions for each level describing the potential seriousness of the consequences. Alternative



потенциальная тяжесть последствий. Можно использовать другие определения, отражающие характер анализируемой деятельности;

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

c) 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.

descriptors may be used depending on the nature of the operation being analyzed;

b) Likelihood (or probability) of occurrence is also classified into five qualitative levels (frequent, occasional, remote, improbable, extremely improbable), each with a defined description;

c) Numerical values may be assigned to each level of severity and likelihood, representing their relative significance.

By multiplying the severity score by the likelihood score, a combined risk index is generated, allowing risks to be ranked and compared.

Risk mitigation/control plans shall be defined for all hazards associated with unacceptable risk levels.

Safety risk control must be:

- Clearly described;
- Evaluated to ensure compliance with safety requirements;
- Ready for application in the intended operational environment and properly documented.

Risk substitution must also be assessed when developing risk mitigation/control strategies.

## 27. Компонент 3. Обеспечение безопасности полетов

### 27. Component 3. Safety Assurance

134. 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

134. Once safety risk control measures have been defined, the Operator must ensure that they are consistently applied and remain effective in the face of operational changes. Functions related to maintaining safety performance incorporate the concepts and processes of quality management. Safety assurance is achieved through continuous oversight of compliance with national aviation legislation of the Kyrgyz Republic and applicable international standards. Additionally, the safety assurance process ensures that the SMS is functioning as intended.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

законодательства КР и международных Инструкций. Кроме того, процесс обеспечения безопасности полетов дает уверенность в том, что СУБП эффективно функционирует в соответствии со своим предназначением.

**135. 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 изменения);

- 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.

136. 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.

137. 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.

138. Взаимодополняющаяся связь между обеспечением безопасности полетов и обеспечением качества дает возможность

**135. Safety assurance is implemented through:**

- Monitoring and measuring safety performance indicators (SPIs);

- Management of change;

- Continuous improvement of the SMS.

It includes processes and activities carried out by the Operator to determine whether the SMS is operating in accordance with expectations and requirements.

136. The Operator shall continuously monitor its internal processes and operating environment to identify changes and deviations that could introduce new safety risks or degrade existing risk controls. Such changes or deviations are then subject to safety risk management processes.

137. Safety assurance complements quality assurance. Each has distinct requirements for analysis, documentation, audits, and management reviews to ensure compliance with defined performance criteria. Quality assurance typically focuses on compliance with regulatory requirements, whereas safety assurance evaluates the effectiveness of safety risk control measures.

138. The complementary relationship between safety assurance and quality assurance allows for the integration of some supporting processes.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

интегрировать некоторые вспомогательные процессы. Такая интеграция помогает получить эффект синергии, чтобы обеспечить достижение целей поставщика обслуживания в области безопасности полетов и качества, а также коммерческих целей.

139. 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.

140. 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.

141. 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

This integration creates synergy, helping the service provider to achieve both safety and quality objectives, as well as broader business goals.

139. Safety assurance activities must include the development and implementation of corrective actions in response to systemic deficiencies that could affect safety performance.

140. Safety assurance functions apply to operational quality support and internal evaluation processes to ensure that safety risk controls remain effective and are used properly to maintain risks at acceptable levels. These functions also form the foundation for continuous system improvement.

141. The link between safety risk management, safety assurance, and internal safety evaluations is critical.

Safety assurance processes aim to ensure that the organization complies with safety requirements by collecting and analyzing objective data. In an SMS, such requirements are derived from risk assessments or operational performance outcomes. Tools like internal audits and safety assessments can help determine whether safety risk controls are properly embedded in the Operator's processes and whether they fulfill their intended functions. This is referred to as "safety assurance." If the Operator already has an Internal Safety Evaluation Program, it should be verified that it aligns with SMS safety assurance requirements.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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».

#### **142. 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.

#### **143. Описание системы функции обеспечения безопасности**

Функции обеспечения безопасности должны быть основаны на всестороннем описании системы.

#### **144. 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**

### **28. Internal Audits**

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

**Note:** To be effective, the safety assurance function does not need to be overly complex or extensive.

For smaller organizations, documents such as an Internal Audit Program may be sufficient.

#### **142. General System Control Requirements**

The Operator shall control its systems and operations in order to:

- Identify new hazards;
- Measure the effectiveness of safety risk controls; and
- Ensure compliance with regulatory requirements.

#### **143. System Function Description**

Safety assurance functions shall be based on a comprehensive description of the system.

#### **144. Process Information Description**

The Operator shall collect data required to demonstrate the effectiveness of the following elements in the organization:

- Operational processes; and
- The Safety Management System.

145. Internal audits are conducted to assess the effectiveness of the Safety Management System (SMS) and to identify areas for potential improvement. Most safety regulations represent state-mandated, generic safety risk control measures. Ensuring compliance with these regulations through internal audits is a fundamental aspect of safety assurance.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

принципиальный аспект обеспечения безопасности полетов.

146. 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.

147. 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:

- a) соблюдения правил;
- b) следования политике, процессам и процедурам;
- c) эффективности средств контроля факторов риска для безопасности полетов;
- d) эффективности корректирующих мер;
- e) эффективности СУБП.

148. 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.

149. Руководители эксплуатационных подразделений должны гарантировать, что

146. It is also essential to ensure the effective implementation and monitoring of safety risk control measures. In cases where non-compliance or other issues are identified, their underlying causes and contributing factors must be investigated and analyzed. Internal audits should focus primarily on the policies, processes, and procedures that support the functioning of safety risk controls.

147. Internal audits are most effective when conducted by individuals or departments independent of the functions being audited. Such audits can provide the Accountable Manager and senior management with critical information regarding:

- a) compliance with regulations;
- b) adherence to policies, processes, and procedures;
- c) effectiveness of safety risk control measures;
- d) effectiveness of corrective actions;
- e) overall effectiveness of the SMS.

148. If the Operator is unable to ensure adequate independence of internal audits, the use of external auditors from other qualified organizations should be considered. These auditors must possess appropriate qualifications and training in quality and aviation safety.

Managers of operational departments are responsible for ensuring the regular conduct of internal audits to monitor organizational operational processes related to flight safety. This obligation shall also apply to all external service providers of the Operator.

149. Operational department managers must ensure that regular internal audits are conducted to:



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.

150. Кроме того, внутренние проверки должны отслеживать положение дел с устранением ранее выявленных несоответствий правилам. При их устраниении 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.

151. Программа аудита должна включать:

- 1) Определение аудита:
  - a) критерии,
  - b) область проверки,
  - c) частота, и
  - d) методы;
- 2) Аудируемые процессы, для выбора аудиторов;
- 3) Требование, чтобы сотрудники не проводили аудит собственной работы;
- 4) Документированные процедуры, которые включают:
  - a) responsibilities;
  - b) requirements for:

- determine compliance with safety risk management;

- assess the effectiveness of safety risk management implementation.

When planning internal audits, consideration should be given to the criticality of the processes to flight safety, the results of previous audits and evaluations (from all sources), and the existing safety risk control measures. Internal audits should identify deviations from regulations, policies, processes, and procedures. They must also detect systemic deficiencies, ineffective safety risk controls, and opportunities for improvement. The audit program planning must take into account:

- the level of flight safety within the audited processes;

- the results of previous audits.

150. Furthermore, internal audits must track the status of corrective actions taken to address previously identified non-compliances. In addressing such non-compliances, root cause analysis should be performed, and corrective and preventive action plans must be developed and implemented. The findings on root causes and contributing factors of any non-compliance must inform the Operator's SRM processes.

151. The audit program shall include:

- 1) Audit definition, including:
  - a) criteria,
  - b) audit scope,
  - c) frequency, and
  - d) methods;
- 2) Audited processes, to ensure appropriate auditor selection;
- 3) Requirement that personnel do not audit their own work;
- 4) Documented procedures, which shall include:
  - a) responsibilities;
  - b) requirements for:



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- a) обязанности;  
b) требования, для:  
(1) планирования аудита;  
(2) проведения аудита;  
(3) отчёта о результатах;  
(4) ведения записей; и  
(5) аудита подрядчиков и поставщиков услуг.
- (1) audit planning;  
(2) audit execution;  
(3) reporting of results;  
(4) recordkeeping; and  
(5) auditing contractors and service providers.

## 29. Внутренняя оценка

### 29. Internal Evaluation

152. 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 организаций, 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.

153. 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:

- a) критерии;
- b) область применения;
- c) частота; и
- d) методы.

2) Аудируемые процессы, чтобы определить группу аудиторов;

152. This function involves evaluating the technical processes within the Operator's organization, as well as specific SMS functions. Audits conducted to fulfill this requirement must be performed by individuals or entities that are administratively independent from the technical processes they are auditing and have appropriate training in quality and flight safety. Internal evaluations must also assess functions related to safety management, policy decision-making, safety risk management, quality assurance, and safety promotion.

These evaluations enable managers responsible for the SMS to monitor internal SMS processes.

The Operator must conduct internal evaluations of operational processes and the safety management system on a scheduled basis to determine compliance with requirements.

153. When planning the evaluation program, the following factors must be taken into account:

- The significance of the safety-related processes being audited;
- The results of previous audits.

The evaluation program must include:

1) Definition of the evaluation:

- a) Criteria;
- b) Scope;
- c) Frequency; and
- d) Methods.

2) Audited processes, to determine the audit team;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- 3) Требования, чтобы аудиторы не проверяли их собственную работу;
- 4) Документированные процедуры, которые включают:
- a) обязанности; и
  - b) 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.
154. 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.
155. 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
- 30. External Audit of the Safety Management System**
156. 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,
- 3) A requirement that auditors do not audit their own work;
- 4) Documented procedures that include:
- a) Responsibilities; and
  - b) Requirements for:
    - (1) Planning the audit;
    - (2) Conducting the audit;
    - (3) Reporting results; and
    - (4) Record keeping;
    - (5) Auditing contractors and service providers.
- The program must be overseen by an authorized direct line manager of the Operator.
154. Management personnel of operational departments bear direct responsibility for quality control and for ensuring that the processes for which they are responsible are properly carried out. Moreover, line departments in any organization are staffed by technical specialists who are most familiar with the relevant technical processes. Management personnel of operational departments must be responsible for monitoring these processes and periodically assessing the status of risk control measures through internal audits and safety assessment programs.
155. The program must include evaluation of the evaluation program itself.
- Personnel or organizations conducting audits of operational departments must be functionally independent of the department being audited.

156. External audits of the Safety Management System (SMS) are conducted by the Civil Aviation Authority (CAA), and may also be carried out by code-share partners, client organizations, or third parties—at the discretion of the operator. Organizations may choose to have their SMS audited by third parties, such as IATA or any other consulting organization.



например, ИАТА или любая другая консалтинговая организация.

Эксплуатант должен включить результаты внешних аудитов в проводимый анализ.

The operator shall incorporate the results of external audits into its ongoing analysis.

### 31. Мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полетов

#### 31. Monitoring of Safety Performance Indicators (SPIs)

157. 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

158. 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:

a) 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;

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

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

157. Monitoring of safety performance indicators is carried out through the collection of safety data and information from various sources typically available to the Operator. The availability of data to support informed decision-making is one of the most critical aspects of the Safety Management System (SMS). The use of this data to monitor and measure safety performance constitutes an essential activity for generating the information required to make decisions regarding safety risks.

158. Monitoring and measurement of safety performance should be carried out in accordance with core principles. Achieved safety performance indicators reflect organizational behavior and serve as a measure of SMS effectiveness. Accordingly, the organization shall determine:

a) safety objectives that should be prioritized to reflect strategic achievements or desired outcomes related to safety issues specific to the organization's operational environment;

b) SPIs (Safety Performance Indicators), which are tactical parameters associated with safety objectives and therefore form the basis for data collection;

c) SPTs (Safety Performance Targets), which are also tactical parameters used to monitor the progress of achieving safety objectives.

To obtain a more complete and realistic picture of safety performance, the air operator should cover



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

- событий с низкой вероятностью/высокой степенью серьезности (например, авиационных происшествий или серьезных инцидентов);
- событий с высокой вероятностью/низкой степенью серьезности (например, эксплуатационных событий без последствий, сообщений о несоблюдении требований, отклонений и т. д.);
- 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.

159. При установлении SPI эксплуатанту ВТ следует учитывать:

a) 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.

b) 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

a broad range of indicators. These should relate to:

a) low-likelihood/high-severity events (e.g., accidents or serious incidents);

b) high-likelihood/low-severity events (e.g., operational occurrences without consequences, reports of non-compliance, deviations, etc.);

c) process performance (e.g., personnel training, system improvements, and safety reporting handling).

SPIs are used to measure the effectiveness of the operator's operational activities and the performance of its SMS. SPIs rely on data monitoring and information from various sources, including the safety data reporting system.

They should be tailored to the specific characteristics of the air operator and linked to already established safety objectives.

159. When establishing SPIs, the air operator should take into account the following:

a) Selecting the right items to measure. The operator should identify the most appropriate SPIs that will demonstrate the organization's progress toward its safety objectives. Key safety issues and safety risk factors relevant to the organization should also be taken into account, and SPIs should be selected that demonstrate effective control over them.

b) Data availability. Does the organization have access to data related to what it intends to measure? If not, it may be necessary to establish additional sources for data collection. For small organizations with limited data volume, aggregating data sets can also help identify trends. Industry associations may support this by



данных объединение наборов данных также может помочь выделять тенденции. Здесь могут оказать поддержку отраслевые ассоциации, у которых есть возможность сопоставлять данные, полученные от множества организаций.

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

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

160. После установления SPI эксплуатанту ВТ следует рассмотреть вопрос о целесообразности определения SPT и пороговых уровней, и выявления тенденций. Следующие виды деятельности могут обеспечить источники для мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов:

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

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

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

Обзоры в области безопасности полетов обычно предоставляют качественную информацию.

Это может потребовать подтверждения достоверности посредством сбора данных,

providing comparative data from multiple organizations.

c) Data reliability. Data may be unreliable due to its subjective nature or incompleteness.

d) Industry-wide SPIs. It may be useful to agree on common SPIs with similar organizations to enable benchmarking between operators. This can be facilitated through the CAA or industry bodies.

160. After SPIs have been established, the air operator should consider whether it is appropriate to define SPTs and threshold levels and to monitor trends.

The following activities can provide sources for monitoring and measuring safety performance:

a) Safety studies are analytical investigations aimed at gaining deeper insights into flight safety issues or better understanding trends in safety performance indicators.

b) Flight safety data analysis involves the use of reported safety data to identify recurring issues or trends that may justify further investigation.

c) Flight safety reviews focus on examining processes and procedures related to specific types of operational activity. This may include the use of checklists, questionnaires, and informal confidential interviews.

Flight safety reviews generally provide qualitative information.

This may require verification through data collection to determine whether corrective actions are necessary. However, such reviews can serve



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

чтобы определить, необходимы ли корректирующие действия. Однако такие обзоры могут послужить недорогим, но ценным источником информации о безопасности полетов.

d) 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.

e) 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.

f) 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.

161. Эксплуатанту ВТ следует отслеживать динамику установленных SPI и SPT в целях выявления нетипичных изменений

as an inexpensive but valuable source of safety information.

d) Flight safety audits are conducted to assess the functioning of the operator's SMS and supporting systems. Flight safety audits can also be used to evaluate the effectiveness of existing safety risk controls or to monitor compliance with flight safety regulations. A key challenge in conducting flight safety audits is ensuring independence and objectivity. Independence and objectivity can be achieved through the involvement of external entities or through internal audits supported by existing safeguards—policies, procedures, roles, and information-sharing protocols.

e) Outcomes of flight safety investigations and the resulting recommendations can provide valuable safety information that may be analyzed alongside other collected safety data.

f) Operational data collection systems, such as FDM and radar data systems, can provide valuable information on events and operational performance.

The development of SPIs should be linked to safety objectives and based on the results of available or accessible data analysis. The monitoring and measurement process includes the use of specific performance indicators, corresponding SPTs, and safety triggers.

161. The operator should monitor trends in the established SPIs and SPTs to detect anomalies in safety performance. SPTs should be realistic, context-sensitive, and achievable given the



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

resources available to the operator and the specific aviation sector.

Monitoring and measuring safety performance primarily provide a way to verify the effectiveness of safety risk control measures.

In addition, they serve as a means to evaluate the integrity and effectiveness of processes and activities within the SMS.

Further information on safety performance management can be found in Chapter 4 of ICAO Doc 9859, 4th Edition.

## **32. Управление изменениями**

### **32. Management of Change**

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

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

163. 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.

162. Changes within the air operator may occur due to various factors, including:

- a) expansion or reduction of the operator's activities;
- b) operational improvements affecting the level of flight safety, which may lead to changes in internal systems, processes, and procedures supporting the provision of products and services;
- c) changes in the organization's operating environment;
- d) changes in the interfaces between the operator's SMS and external organizations;
- e) external regulatory changes, economic factors, and emerging risks.

163. Changes may affect the effectiveness of existing flight safety risk controls. Additionally, changes may unintentionally introduce new hazards and associated safety risks into operational activities. Hazards must be identified, and associated risks must be assessed and controlled in accordance with the organization's



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

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

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

b) 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.

c) 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 ее постоянной актуальности, учитывая, что большинство поставщиков обслуживания претерпевают регулярные или даже постоянные изменения.

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

- введение новых технологий, оборудования, нового типа ВС;
- изменение эксплуатационных условий, процедур, процессов;

established hazard identification or SRM procedures.

164. During the change management process, the organization should consider the following:

a) Importance. How significant is the change? The service provider should assess the impact on its operations, other organizations, and the aviation system as a whole.

b) Availability of subject matter experts. Key aviation community stakeholders, including those from external organizations, should be involved in change management activities.

c) Availability of safety performance data and information. What data and information are available to inform the process and support the analysis of the change?

Incremental changes often go unnoticed, but their cumulative effect may be significant. Both major and minor changes can impact the accuracy of the system description and may require its revision. Therefore, system descriptions should be regularly reviewed to ensure their continued relevance, especially as most service providers experience ongoing or frequent changes.

165. The operator should define triggers that initiate the formal change management process. Examples of changes that may require a formal change management process include:

- introduction of new technologies, equipment, or aircraft types;



- c) изменения в составе ключевого управленческого персонала;
- d) существенные изменения в штатной численности персонала;
- e) изменения в нормативно-правовых требованиях, входящих в систему безопасности полетов;
- f) существенные изменения в организационной структуре эксплуатанта ВТ;
- g) 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.

166. Процесс управления изменениями должен включать следующие действия:

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

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

c) *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

- b) changes in operational conditions, procedures, or processes;
- c) changes in key management personnel;
- d) significant changes in staffing levels;
- e) changes in regulatory requirements related to the SMS;
- f) significant changes in the organizational structure of the operator;
- g) physical changes (e.g., new facility or base, changes to aerodrome layout).

The operator should also consider the impact of changes on personnel, as it may affect how changes are perceived and implemented.

Early communication and involvement generally improve the acceptance and execution of changes.

166. The change management process should include the following actions:

a) *Understanding and defining the change,* including a description of the change and the rationale for its implementation;

b) *Identifying and defining affected individuals and structures,* which may include people within the organization, other departments, external individuals or organizations, as well as equipment, systems, and processes. This may require reviewing the organization's system description and interfaces.

Changes may affect existing risk controls and unintentionally increase risk in less obvious areas;

c) *Identifying hazards related to the change and assessing flight safety risks.* All hazards directly related to the change should be identified.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

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

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

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

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

Existing hazards and risk controls affected by the change should also be reassessed. The operator's existing SRM processes should be applied;

d) *Developing an action plan* outlining what needs to be done, by whom, and within what timeframe. The plan should clearly describe how the change will be implemented, assign responsibilities, and specify the sequence and deadlines for each task;

e) *Formal approval of the change.* The aim is to confirm that the implementation of the change is safe. The person with ultimate responsibility and authority for the change must sign off on the change plan;

f) *Implementation assurance plan.* This includes determining necessary follow-up actions.

The plan should specify how information about the change will be communicated and whether additional steps (e.g., inspections) are needed during or after the change. Any assumptions made during planning should be verified.

## **MANAGEMENT OF CHANGES REQUIRING PRIOR APPROVAL**

For changes requiring prior approval, the operators should conduct a safety risk assessment and provide it to the CAA upon request.

### **The management of change**

The operator should manage safety risks related to a change. The management of change should be a documented process to identify external and internal change that may have an adverse effect on safety. It should make use of the operator's existing hazard identification, risk assessment and mitigation processes.

## **УПРАВЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ, ТРЕБУЮЩИМИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СОГЛАСОВАНИЯ**

Для изменений, требующих предварительного согласования, операторы должны провести оценку риска для безопасности и предоставить в Орган ГА по запросу.

### **Оператор должен управлять рисками для безопасности, связанными с изменениями.**

Управление изменениями должно быть задокументированным процессом, направленным на выявление внешних и внутренних изменений, которые могут негативно повлиять на безопасность. Этот процесс должен использовать существующие у оператора процедуры по выявлению опасностей, оценке рисков и их снижению.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

## **Постоянное совершенствование**

Оператор должен постоянно стремиться к повышению уровня безопасности.

Постоянное совершенствование должно достигаться за счёт:

(1) проактивной и реактивной оценки объектов, оборудования, документации и процедур путём проведения аудитов и опросов по вопросам безопасности;

(2) проактивной оценки деятельности отдельных сотрудников для подтверждения выполнения ими своих обязанностей в области безопасности;

(3) реактивной оценки с целью проверки эффективности системы управления и снижения рисков.

## **ИЗМЕНЕНИЯ, ТРЕБУЮЩИЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ОДОБРЕНИЯ**

Ниже приводится неполный перечень вопросов, требующих предварительного одобрения ОГА, как указано в данной инструкции по реализации СУБП

**(a) процедуры, касающиеся уведомлений ОГА**

### **(b) Бортпроводники:**

(1) проведение подготовки, экзаменов и проверок, требуемых Положением кабинного экипажа КР и выдача свидетельств бортпроводника;

(2) процедуры допуска бортпроводников к работе на трех типах воздушных судов;

(3) программы подготовки, включая учебные планы;

(c) договоры аренды (лизинга);

(d) процедура использования воздушных судов, включённых в сертификат эксплуатанта (СЭ), другими операторами для (некоммерческие сложные операции), специализированных операций, ;

(f) программы подготовки по перевозке опасных грузов;

### **(g) Летный экипаж:**

(1) процедуры, позволяющие лётному экипажу выполнять полёты на более чем одном типе или варианте воздушного судна;

(2) программы подготовки и проверки, включая учебные планы и использование тренажёров (FSTD).

**Continuous improvement** The operator should continuously seek to improve its safety performance.

Continuous improvement should be achieved through:

(1) proactive and reactive evaluations of facilities, equipment, documentation and procedures through safety audits and surveys;

(2) proactive evaluation of individuals' performance to verify the fulfilment of their safety responsibilities; and

(3) reactive evaluations in order to verify the effectiveness of the system for control and mitigation of risk.

## **CHANGES REQUIRING PRIOR APPROVAL**

The following is an incomplete list of issues requiring the prior approval of the CAA, as indicated in this SMS implementation instruction.

(b) procedures regarding items to be notified to the CAA;

### **(b) cabin crew:**

(1) conduct of the training, examination and checking required by Regulations for the cabin crew of KR and issue of cabin crew attestations;

(2) procedures for cabin crew to operate on three aircraft types;

(3) training programmes, including syllabi;

(c) leasing agreements;

(d) (d) the procedure for the use of aircraft included in the Air Operator Certificate (AOC) by other operators for (non-commercial complex operations), specialized operations,

(f) dangerous goods training programmes;

### **(g) flight crew:**

(1) procedures for flight crew to operate on more than one type or variant;

(2) training and checking programmes, including syllabi and use of flight simulation training devices (FSTDs)



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- (h) схемы заправки топливом и специальные процедуры заправки или слива топлива у самолётов;
- (i) Операции на вертолётах:
- (1) полёты над зоной конфликта за пределами густонаселённой зоны, если оператор не имеет разрешения на выполнение полётов (аварийно-медицинской службы на вертолётах);
- (2) полёты на/с площадок, представляющих общественный интерес;
- (3) полёты без гарантированной возможности безопасной вынужденной посадки;
- (4) заправка топлива с врачающимися несущими винтами.
- (j) масса и центровка: стандартные массы для грузов, за исключением стандартных масс для пассажиров и зарегистрированного багажа;
- (k) Минимальный перечень необходимого оборудования (MEL):
- (1) сам MEL;
- (2) эксплуатация, не соответствующая MEL, но находящаяся в пределах ограничений основного перечня минимального оборудования (MMEL);
- (3) процедуры продления интервала на устранение неисправностей (RIE);
- (l) Минимальные высоты полёта:
- (1) метод установления минимальных высот полёта;
- (2) процедуры снижения ниже установленных минимальных высот;
- (m) Лётные характеристики:
- (1) увеличенные углы крена при взлёте (для самолётов класса А по характеристикам);
- (2) посадка на короткие ВПП (для самолётов классов А и В);
- (3) заходы на посадку по крутой глиссаде (для самолётов классов А и В);
- (4) эксплуатация с уменьшенной требуемой посадочной дистанцией (для самолётов классов А и В).
- (n) изолированный аэродром: использование изолированного аэродрома в качестве аэродрома назначения при полётах на самолётах;
- (o) метод, используемый для установления эксплуатационного минимума по аэродрому;
- (h) fuel schemes and special refuelling or defuelling of aeroplanes;
- (i) helicopter operations:
- (1) flights over the conflict zone outside densely populated areas, if the operator does not have permission to perform flights (emergency medical services by helicopter);
- (2) to/from a public interest site;
- (3) without an assured safe forced landing capability; and
- (4) during refuelling with rotors turning;
- (j) mass and balance: standard masses for load items other than standard masses for passengers and checked baggage;
- (k) minimum equipment list (MEL):
- (1) MEL;
- (2) operating other than in accordance with the MEL, but within the constraints of the master minimum equipment list (MMEL);
- (3) rectification interval extension (RIE) procedures;
- (l) minimum flight altitudes:
- (1) the method for establishing minimum flight altitudes;
- (2) descent procedures to fly below specified minimum altitudes;
- (m) performance:
- (1) increased bank angles at take-off (for performance class A aeroplanes);
- (2) short landing operations (for performance class A and B aeroplanes);
- (3) steep approach operations (for performance class A and B aeroplanes);
- (4) reduced required landing distance operations (for performance class A and B aeroplanes);
- (n) isolated aerodrome: using an isolated aerodrome as destination aerodrome for operations with aeroplanes;
- (o) method used to establish aerodrome operating minima;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов  
Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

(p) Техника захода на посадку:

(1) все заходы на посадку, которые не выполняются как стабилизированные заходы для конкретного подхода к конкретной ВПП;  
(2) не точный заход на посадку, которые не выполняются с использованием техники непрерывного снижения на конечном этапе (CDFA) для каждой конкретной комбинации подхода и ВПП;

(q) максимальное расстояние от подходящего аэродрома для двухдвигательных самолётов без одобрения на расширенные маршруты (ETOPS):

(1) полёты на двухдвигательных самолётах класса А по характеристикам, с максимальной конфигурацией пассажирских мест (MOPSC) не более 19 и максимальной взлётной массой менее 45 360 кг, по маршрутам, содержащим точку, находящуюся далее 120 минут полёта от подходящего аэродрома при стандартных условиях и в штилевую погоду.

(r) Категории воздушных судов:

(1) Применение меньшей посадочной массы, чем максимальная сертифицированная посадочная масса, для определения приборной скорости на пороге ВПП (VAT).

(s) Коммерческие воздушные перевозки на однодвигательных турбинных самолётах в условиях инструментальных метеоусловий (IMC) или ночью.

Примерный образец содержания приложения. В целях практического применения и унификации процедур управления изменениями в организации, примерный шаблон Management of Change (MOC), который может использоваться эксплуатантом, приведён в Приложении 7.

(p) approach flight technique:

(1) all approaches not flown as stabilised approaches for a particular approach to a particular runway;  
(2) non-precision approaches not flown with the continuous descent final approach (CDFA) technique for each particular approach/runway combination;

(q) maximum distance from an adequate aerodrome for two-engined aeroplanes without an extended range operations with two-engined aeroplanes (ETOPS) approval:

(1) air operations with two-engined performance class A aeroplanes with a maximum operational passenger seating configuration (MOPSC) of 19 or less and a maximum take-off mass less than 45 360 kg, over a route that contains a point further than 120 minutes from an adequate aerodrome, under standard conditions in still air;

(r) aircraft categories:

(1) Applying a lower landing mass than the maximum certified landing mass for determining the indicated airspeed at threshold (VAT).

(s) commercial air transport operations with single-engined turbine aeroplanes in instrument meteorological conditions or at night.

Sample content of the appendix.

For practical application and standardization of change management procedures within the organization, a sample Management of Change (MOC) template that can be used by the operator is provided in Appendix 7.

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

#### 33. Integration of Safety Risk Management with Safety Assurance Processes

167. Процессом управления рисками, связанным с безопасностью полетов, предусматривается первоначальное определение опасностей и оценка рисков. Поскольку организационные средства контроля рисков уже разработаны, их

167. The safety risk management process provides for the initial identification of hazards and the assessment of risks. Once organizational risk control measures have been developed, their application can reduce the level of risk to an acceptable level, making them suitable for

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.

practical use. Afterward, safety assurance functions are activated to ensure that the implemented risk control measures are being used and continue to function as intended to achieve the set objectives. This system also includes an assessment of the need for new risk controls due to changes in operational conditions.

### **34. Расследования авиационных происшествий и инцидентов**

#### **34. Investigation of Aviation Accidents and Incidents**

168. 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.

169. 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.

170. 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

168. Investigations of safety-related events often reveal that they were preceded by a series of warning signs or precursors. Incident investigations may uncover such warning indicators, enabling future recognition before they escalate into hazardous events. Voluntary investigations beyond those mandated under ARKR-13 are encouraged, as they provide valuable safety insights to enhance overall safety performance.

169. The effectiveness of flight safety management depends on the quality of investigations. Their purpose is to analyze safety-related events and contributing hazards, and to produce reports and recommendations aimed at improving flight safety performance under the given operational conditions.

170. Although the CAA may conduct investigations into reportable occurrences and serious incidents, an effective SMS includes mechanisms for the operator to conduct its own investigations. The value of such investigations to the SMS is proportional to the quality and thoroughness of the investigative efforts. Without a structured methodology, it is difficult to consolidate and analyze all the information gathered to effectively assess and prioritize



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

171. 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.

172. Эксплуатант должен собрать данные относительно:

- инцидентов;
- авиационных происшествий.

173. Эксплуатант должен установить процедуры для:

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

174. 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

existing risks and recommend appropriate safety actions. The purpose of these safety-related investigations is not to assign blame.

171. To learn from safety events, it is critical to understand not only what happened, but why it happened. A comprehensive understanding requires an investigation that goes beyond identifying immediate causes and focuses on underlying contributing factors—many of which may stem from system safety defenses or broader organizational issues.

Operator-led flight safety investigations are an integral component of the Operator's SMS.

172. The Operator must collect data on:

- Incidents;
- Aviation accidents.

173. The Operator must establish procedures for:

- Investigating accidents;
- Investigating incidents; and
- Investigating precursors to potential events.

174. Not all events or hazards can or should be investigated. The decision to initiate an investigation and determine its depth should depend on the actual or potential consequences of the event or hazard. Events or hazards with a higher risk potential are more likely to be investigated and in greater depth than those with lower risk potential. Operators should apply a structured decision-making approach based on



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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:

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

### **35. Назначение расследователя** **35. Appointment of an Investigator**

175. 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 помочь других специалистов. Для проведения внутреннего расследования

established investigation triggers. Typically, a trigger for initiating an operator-conducted flight safety investigation is a notification (report) submitted via the safety data reporting system. These reports guide decisions on what should be investigated and to what extent.

The following factors may be considered:

- a) the actual or potential severity of the event;
- b) regulatory or organizational requirements to conduct an investigation;
- c) the anticipated safety benefits of the investigation;
- d) the potential for implementing safety improvements as a result;
- e) the risk associated with not conducting the investigation;
- f) contribution to safety performance targets;
- g) identified trends;
- h) benefits for staff training;
- i) availability of resources.

175. The first step in conducting an investigation is the appointment of an investigator or, where resources allow, members of an investigation team possessing the necessary skills and expertise. The size of the team and the profile of its members' expertise will depend on the nature and seriousness of the event under investigation. The investigation team may require support from additional specialists. For internal investigations, a single person is typically appointed and



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

назначается один человек, которому предоставляют поддержку эксперты из отделов эксплуатации и безопасности полетов.

176. 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**

#### **36. Investigation Process**

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

Расследование должно включать:

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

178. Расследование в области безопасности полетов должно быть сосредоточено на выявленных опасных факторах и факторах

supported by experts from the operations and flight safety departments.

176. Ideally, flight safety investigators appointed by the operator should be organizationally independent from the area related to the event or identified hazard. The quality of the investigation results will improve if the investigator(s) possess both the knowledge (training) and skills (experience) relevant to safety investigations conducted by the operator. Ideally, investigators should be selected for their expertise, competencies, and personal qualities, including integrity, objectivity, logical thinking, pragmatism, and a broad perspective.

177. The investigation must determine what happened and why, and for this purpose, a root cause analysis may be required. Interviews with individuals involved in the event should be conducted as soon as possible after the occurrence.

The investigation should include:

- a) Establishing the timeline of events, including actions taken by involved personnel;
- b) Reviewing any policies and procedures relevant to the activity in question;
- c) Reviewing any decisions made that are related to the event;
- d) Identifying the existing safety risk controls that should have prevented the event;
- e) Reviewing flight safety data related to previous or similar occurrences.

178. The flight safety investigation should focus on identified hazards and safety risks, as well as opportunities for improvement—not on assigning



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.

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

Порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов описаны в АПКР-13 и Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, утвержденного приказом Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 03 ноября 2020 г. № 3.

blame or punishment. The effectiveness of the investigation and its impact on safety, the organization's future safety culture, and future safety initiatives depends heavily on how the investigation is conducted and, even more so, on how the final report is written.

179. The investigation should conclude with clearly formulated findings and recommendations that address or mitigate the identified safety deficiencies.

The procedures for investigating aircraft accidents and incidents are described in ARKR-13 and in the Manual for the Investigation of Aircraft Accidents and Incidents, approved by Order No. 3 of the Ministry of Transport and Roads of the Kyrgyz Republic dated 03 November 2020.

## 37. Контроль информации

### 37. Information Control

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

Существуют два вида систем представления данных:

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

181. 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

180. The information used to measure the effectiveness of safety performance in the organization is obtained from safety data reporting systems.

There are two types of safety data reporting systems:

- Mandatory incident reporting systems;
- Voluntary safety reporting systems.

181. Mandatory incident reporting systems involve the submission of data on certain types of events (e.g., serious incidents, runway incursions). This requires the development of detailed regulatory provisions (including by the CAA) specifying the criteria for reporting safety data and the scale of reportable occurrences. Mandatory reporting systems tend to collect data on technical failures with serious consequences



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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.

182. 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.

183. 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

rather than on other aspects of operational activity.

182. Voluntary safety reporting systems involve the reporting of identified hazards or unintentional errors in the absence of legal or administrative obligations to do so. Regulatory authorities and/or organizations may implement incentives to encourage reporting. For example, in the case of errors or unintentional violations that are reported, disciplinary action may not be taken. In such cases, the information should be used exclusively for safety improvement purposes. These systems are "non-punitive," as they protect the identity of the sources to encourage routine reporting, thus continuously improving safety performance. Although the nature and scope of a service provider's non-punitive policy may vary, its general purpose is to promote a reporting culture and proactively identify potential safety deficiencies.

183. Information on safety quality comes from various sources, including official audit and assessment programs, investigation materials from safety events, continuous monitoring of daily activities, and employee feedback via reporting systems. While such sources exist to varying degrees in all organizations, these Instructions formalize the requirements for each. The technical requirements for safety quality support processes are left to the discretion of



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

степени присутствуют в каждой организации, указанный Инструкция формализует требования для каждого из них. Технические требования, относящиеся к процессам поддержки качества безопасности полетов, оставлены на усмотрение руководства, что позволяет отдельным организациям приспосабливать их к своим задачам, масштабу, а также к размеру и типу организаций.

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

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

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

management, allowing organizations to tailor them to their specific tasks, scale, and type.

184. The Operator shall monitor operational information (e.g., duty logs, crew reports, work schedules, documented procedures, or confidential employee reports related to safety):

- to evaluate alignment with safety risk management;
- to measure the effectiveness of safety risk control;
- to assess system functionality; and
- to identify hazards.

The Operator shall monitor the service and maintenance received from external providers.

### **38. Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов**

#### **38. Safety Data Collection and Processing Systems**

185. 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.

186. АПКР 19 и АПКР 6 содержатся требование к эксплуатанту ВТ разрабатывать

185. The effectiveness of the safety assurance management process largely depends on the efficiency of flight safety data collection and analysis, as well as overall management capabilities. A strong foundation of flight safety data and information is a fundamental element of safety management, as it underpins a data-driven decision-making process. Reliable flight safety data and information are essential for identifying trends, making informed decisions, and assessing the effectiveness of safety performance in relation to established objectives and target levels, as well as for risk assessment.

186. According to ARKR-19 and ARKR-6, operators are required to develop and implement



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.

187. 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

#### 39. Voluntary Reporting System and Feedback

188. 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 системы добровольных сообщений необходимо поощрять (указано в разделе Политика безопасности).

Данные сообщений по безопасности полетов и системы обратной связи должны быть

an official process for collecting and documenting data on hazards related to their operations, taking action in response to those hazards, and sharing relevant information. This must be done using a combination of reactive and proactive flight safety data collection methods (SDCPS). ARKR-13 Investigation of Aircraft Accidents and Incidents also contains a requirement to create and maintain a database of aviation accidents and incidents to support effective analysis of actual or potential safety deficiencies and to identify any necessary preventive measures.

187. The operator must determine which flight safety data and information need to be collected to support the process of managing safety performance and making safety-related decisions.

The collected safety data and information should enable reliable measurement of system performance, assessment of known safety risks, and identification of emerging risks within the operator's area of activity.

188. The Operator shall implement and maintain a confidential reporting and feedback system. The provision on the voluntary reporting system may be developed and implemented based on the suggestions provided in Appendix 1 to these

Instructions.

Employees should be encouraged to participate in the voluntary reporting system (as stated in the Safety Policy section).

Safety reporting data and feedback systems must be reviewed to identify emerging hazards.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

проверены, чтобы определить возникающие опасности.

189. 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. 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**

#### **40. Self-Disclosed Data Reporting Systems**

190. 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.

189. Voluntary safety data reporting systems should be established to collect safety data and information not covered by the mandatory safety data reporting system. Reports submitted through such systems go beyond typical incident reporting. Voluntary reports generally highlight latent conditions such as inadequate procedures or safety regulations, human errors, etc. Voluntary data reporting is one of the methods for identifying hazards. The Operator shall ensure the protection of safety data collected through voluntary reporting systems and relevant sources, as well as the safety information derived from these systems and sources. Proper use of such protection will ensure the continued availability of safety data and information.

190. The Operator's existing safety data collection systems using self-disclosure reporting mechanisms — including the Flight Data Analysis Program (FDA), the Operator's Quality Management System (QMS), Line Operations Safety Audit (LOSA), and Normal Operations Safety Survey (NOSS) — are examples of systems in which the collected safety data are the result of direct observations by flight crews or air traffic controllers, respectively. All of these systems enable the recording of indicators of successful system and human performance.



## 41. Результаты инспекций, проверок или обследований

### 41. Results of Inspections, Audits, or Surveys

191. 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

### 42. Data Analysis

192. Проверки и другая деятельность по сбору информации полезна для руководства компаний 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.

193. 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.

191. The results of interactions between State representatives and service providers—such as inspections, audits, or surveys—can also serve as a valuable contribution to the body of safety data and information. Safety data and information obtained through such interactions may also be used as evidence of the effectiveness of the oversight program conducted by the Civil Aviation Authority.

192. Inspections and other data collection activities are useful to company management only if the information is processed and presented in a format that allows for meaningful conclusions to be drawn.

It should be remembered that the main objective of the safety quality assurance process is to assess the durability and effectiveness of the safety risk control measures used in the safety risk management process. If significant deviations from existing controls are identified, the Instructions require a structured and documented process of preventive and corrective actions aimed at enhancing the effectiveness of such controls.

193. The Operator shall analyze the data to demonstrate the effectiveness of:

- safety risk management within the organization's operational processes; and
- the safety management system.

Through data analysis, the Operator shall assess what improvements can be made in the organization with respect to:

- operational processes; and
- the safety management system.



## 43. Оценка системы

### 43. System Evaluation

194. 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.

195. 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.

194. The Operator shall assess:

- The execution of safety-related functions within operational processes against their respective requirements; and

- The Safety Management System (SMS) for compliance with applicable requirements. System evaluation should result in the identification of:

- Compliance with the existing SMS (including regulatory requirements);

- Non-compliance with the existing SMS (including regulatory requirements);

- Newly identified hazards.

195. The SRM (Safety Risk Management) process shall be applied based on the evaluation to:

- Identify new hazards; or

- Determine the need for system changes.

The Operator shall maintain records of evaluations and audit results.

## 44. Профилактические/корректирующие действия

### 44. Preventive/corrective actions

196. 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.

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

196. The safety quality assurance process shall include procedures to ensure that corrective actions are developed based on findings from audits and evaluations, and that their timely and effective implementation is confirmed. The operational departments whose activities were audited and evaluated are responsible for developing and implementing the corrective actions.

If new hazards are identified, the safety risk management (SRM) process should be initiated to determine whether new risk control measures are required.

197. The Operator shall develop, prioritize, and implement:



- 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.

- Corrective actions for identified non-conformities with the safety risk management system; and

- Preventive actions for identified potential non-conformities with safety risk management.

Lessons learned in safety will be considered in the development of:

- Corrective actions; and
- Preventive actions.

The Operator shall take appropriate corrective actions based on identified deficiencies and investigations.

The Operator shall prioritize and implement corrective and preventive actions in a timely manner.

Records shall be collected and maintained regarding the status and tracking of corrective and preventive actions, in accordance with the established records retention policy.

## 45. Обзор системы управления

### 45. Overview of the management system

198. Высшее руководство проводит регулярные обзоры SMS, включая:

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

Обзоры Управления должны включать оценку потребности в изменениях в организации:

- эксплуатационных процессов; и
- SMS.

198. Senior management shall conduct regular reviews of the SMS, including:

- the findings of the SRM process;
- safety assurance results; and
- lessons learned.

Management reviews shall include an assessment of the need for changes in the organization's:

- operational processes; and
- SMS.

## 46. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников

### 46. Protection of Safety Data, Safety Information, and Related Sources

199. 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.

200. Важно, чтобы были защищены и лица, и организации, а также представляемые ими

199. The purpose of protecting safety data, safety information, and their related sources is to ensure their continued availability for the purpose of maintaining or enhancing the level of flight safety, as well as to encourage individuals and organizations to report safety data and information.

200. It is essential to protect both the individuals and organizations, as well as the safety data and



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

данные и информация о безопасности полетов. Защита предоставляется лицам и организациям путем:

- a) гарантии отсутствия наказания в связи с их отчетом;
- b) ограничения использования предоставленных 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.

201. ОГА и эксплуатант ВТ могут не при необходимости и исходя из предоставленных 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:

- a) 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;
- b) обеспечить принятие надлежащих мер, уменьшающих до минимума вероятность повторного возникновения такого риска в будущем;
- c) предотвратить подверженность неуменьшенному риску для безопасности полетов;
- d) обеспечить целостность самой системы представления данных и более крупной системы, частью которой она является.

202. 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

information they provide. Protection is provided through:

- a) assurance that no punitive action will be taken against the reporting party;
- b) restricting the use of the reported safety data and information solely for the purpose of maintaining or improving safety.

These protections apply unless any of the exceptions to protection outlined below are applicable.

201. The CAA and the Operator may, if necessary and based on the reported safety data and information, take preventive, corrective, or mitigation measures to maintain or enhance flight safety—by taking appropriate actions in order to:

a) provide protection against immediate harm or injury arising from exposure to flight safety risks, until such risks are identified and mitigated;

b) ensure appropriate action is taken to minimize the likelihood of recurrence of such risks in the future;

c) prevent exposure to unmitigated flight safety risks;

d) ensure the integrity of the reporting system itself and the broader safety system of which it is a part.

202. Preventive, corrective, or mitigation measures may result in restriction, suspension, or denial of specific rights, services, or aircraft operations until the identified flight safety risks are effectively reduced. Protective or precautionary actions taken under such circumstances and in accordance with established protocols shall not be regarded as punitive or disciplinary. The purpose of such actions is to prevent or minimize exposure to unmitigated flight safety risks.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

протоколов, не должны рассматриваться как карательные или дисциплинарные. Целью таких мер является предотвращение или сведение к минимуму подверженности неуменьшенному риску для безопасности полетов.

203. 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 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.

203. Protection applies to safety data collected through voluntary safety reporting systems, to safety information derived from such systems, and to the relevant sources. Principles of protection and exemption also apply to the use of Flight Data Analysis Program (FDAP) information, as required by ARKR-6 Part I "Aircraft Operations", which must be protected under the provisions of ARKR-19. These principles also apply to the use of cockpit voice recorders and airborne image recorders in accident and incident investigations, where their use should be restricted to flight safety-related purposes and accompanied by appropriate safeguards, particularly when such data is reviewed during inspections or requested for criminal proceedings.

### **37. Совершенствование системы управления безопасности**

### **37. Continuous Improvement of the Safety Management System**

204. 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.

204. The Operator shall monitor and assess the effectiveness of SMS processes to ensure the continuous improvement of SMS performance, as well as the ongoing enhancement of system efficiency and safety risk management through the use of safety and quality policies, objectives, audits and evaluation results, data analysis, corrective and preventive actions, and management reviews.



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.

205. 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:

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

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

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

d) 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.

e) 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,

Maintaining and continuously improving the SMS is an ongoing activity, as the operational conditions of the Operator are constantly changing.

Internal audits include assessments of the Operator's operational activities, which may provide information useful for decision-making. These audits must assess all safety management functions across the organization.

205. SMS performance indicators should not rely solely on SPIs; Operators are encouraged to use various methods to evaluate SMS effectiveness, measure outcomes and process results, and assess the data collected during these activities. Such methods may include:

a) Audits – including both internal audits and audits conducted by external organizations;

b) Assessments – including evaluations of the safety culture and SMS effectiveness;

c) Event Monitoring – involving the tracking of recurring events, including accidents, incidents, errors, and violations;

d) Safety Culture Reviews – providing insights into staff engagement with SMS and offering indicators of the organization's safety culture level;

e) Management-Level Analysis – involving the review of whether safety objectives are being met, and offering an opportunity to assess all available safety data to identify trends. It is important that senior management regularly evaluates SMS effectiveness.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

чтобы старшее руководство анализировало эффективность СУБП.

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

f) 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.

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

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.

This may be conducted as part of a high-level safety committee's responsibilities;

f) Evaluation of SPIs and SPTs – which may be conducted within management-level reviews and include trend analysis and benchmarking against other service providers, the CAA, or global data where available;

g) Use of Lessons Learned – based on information from safety reporting systems and results of Operator-conducted safety investigations. These should result in implemented improvements in safety performance.

The processes of safety performance monitoring and internal audits support the Operator's continuous improvement of safety performance. Ongoing monitoring of SMS operation, its risk control systems, and support systems helps achieve the safety performance objectives of both the Operator and the CAA.

#### **48. Программа анализа полетных данных (ПАПД)**

#### **48. Flight Data Analysis Program (FDAP)**

206. 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 пассажировместимость более 9 человек и оснащенного самописцем полетных данных, должен разработать и осуществлять программу анализа полетных данных в рамках своей СУБП.

206. An air operator operating airplane with a certified maximum take-off mass of more than 27,000 kg shall implement a flight data analysis (FDAP) program as an integral part of its Safety Management System (SMS). A helicopter operator with a certified maximum take-off mass of more than 7,000 kg or a passenger seating capacity of more than nine persons, and equipped with a flight data recorder, shall develop and implement an FDAP program within its SMS.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

Ответственность эксплуатанта.

Все работы, связанные с организацией, обеспечением и проведением анализа в рамках программы мониторинга полётных данных (FDM/ПАПД), а также интеграцией полученных результатов в процессы системы управления безопасностью полётов (СУБП), находятся под общей ответственностью эксплуатанта.

Эксплуатант вправе выполнять данные функции собственными силами либо передавать их по договору внешним организациям. При этом эксплуатант сохраняет полную ответственность за:

- соответствие программы требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики (АПКР-6);
- интеграцию ПАПД в СУБП;
- защиту источников и данных ПАПД в соответствии с АПКР-19;
- документальное подтверждение компетентности и полномочий привлечённых организаций в рамках сертификации и надзорной деятельности уполномоченного Органа гражданской авиации.

При передаче функций внешним организациям эксплуатант обязан заключить письменное соглашение, в котором должны быть определены:

- сфера предоставляемой поддержки;
- гарантии защиты данных;
- порядок взаимодействия и интеграции результатов анализа в процессы СУБП.

Требования к организациям, привлекаемым для проведения анализа полётных данных

1. Юридический статус и признание:

- регистрация как юридического лица в юрисдикции, где действует авиационный надзор.
- наличие документального подтверждения соответствия стандартам уполномоченного органа гражданской авиации (например, EASA, FAA, ФАВТ и др.), выраженного в форме официального одобрения (Acceptance/Approval) методологии и процедур анализа в рамках системы управления безопасностью полетов (SMS) действующих авиационных эксплуатантов.

Operator responsibility.

All work related to the organisation, provision and analysis of flight data monitoring (FDM) programmes, as well as the integration of the results into flight safety management system (SMS) processes, is the overall responsibility of the operator.

The operator has the right to perform these functions on its own or to transfer them to external organisations under contract. In this case, the operator retains full responsibility for:

- compliance of the programme with the requirements of the Aviation Rules of the Kyrgyz Republic (ARKR-6);
- integration of FDA into SMS;
- protection of FDA sources and data in accordance with AR KR-19;
- documentary confirmation of the competence and authority of the organisations involved in the certification and oversight activities of the authorised civil aviation agency.

When transferring functions to external organizations, the operator shall conclude a written agreement, which shall define:

- the scope of support provided;
- data protection guarantees;
- the procedure for interaction and integration of analysis results into SMS processes.

Requirements for organisations involved in flight data analysis

1. Legal status and recognition:

- registration as a legal entity in the jurisdiction where aviation oversight is exercised.

- Evidence of compliance with the standards of a competent Civil Aviation Authority (e.g., EASA, FAA, (FAVT) Rosaviatsia, etc.), in the form of official acceptance or approval of the methodology and analysis procedures within the Safety Management System (SMS) of current aircraft operators.



- отсутствие санкций, ограничений или негативной истории (включая отзыв лицензии/сертификата).

2. Техническая компетентность:

- подтверждённый опыт выполнения FDM/FDAP-программ не менее трёх лет, предпочтительно для аналогичных типов воздушных судов.

- использование сертифицированного или валидированного программного обеспечения, соответствующего требованиям Annex 6 (Part I) и Doc ICAO 10000.

- наличие квалифицированных специалистов (инженеров, аналитиков) с подготовкой по системам FDR, анализу полётных данных и вопросам безопасности полётов.

- документальное подтверждение компетенции специалистов (CV, сертификаты обучения, лицензии).

3. Система качества и надзора

- документированная система менеджмента качества (QA/QC), включающая процедуры контроля обработки данных и верификации параметров.

- наличие внутренних процедур аудита и согласие на аудит со стороны эксплуатанта и уполномоченного органа гражданской авиации КР.

- способность предоставлять регулярные отчёты по охвату данных, ошибкам выгрузки и качеству параметров.

4. Защита данных и соответствие АПКР - 19

- наличие процедур по защите источников данных и анонимизации (де-идентификации).
- ограничение доступа к данным по принципу «необходимости знать» (need-to-know basis).

- использование защищённых серверов и систем хранения данных (желательно сертифицированных по ISO 27001 или эквиваленту).

- юридически закреплённое обязательство не использовать данные вне целей, определённых в контракте.

5. Взаимодействие с эксплуатантом

- чётко прописанные в Соглашении об уровне обслуживания (SLA) сроки выгрузки, расшифровки и предоставления отчётов.

- absence of sanctions, restrictions or negative history (including licence/certificate revocation).

2. Technical competence:

- aproven experience of at least three years in implementing FDM/FDAP programmes, preferably for similar types of aircraft.

- use of certified or validated software that meets the requirements of Annex 6 (Part I) and Doc ICAO 10000.

- availability of qualified specialists (engineers, analysts) trained in FDR systems, flight data analysis and flight safety issues.

- documentary evidence of the competence of specialists (CVs, training certificates, licences).

3. Quality and supervision system

- a documented quality management system (QA/QC) that includes procedures for data processing control and parameter verification.

- availability of internal audit procedures and consent to audit by the operator and the authorised civil aviation authority of the Kyrgyz Republic.

- ability to provide regular reports on data coverage, download errors and parameter quality.

4. Data protection and compliance with ARKR - 19

- availability of procedures for data source protection and anonymisation (de-identification).
- restriction of access to data on a need-to-know basis.

- use of secure servers and data storage systems (preferably certified to ISO 27001 or equivalent).

- legally binding obligation not to use data for purposes other than those specified in the contract.

5. Interaction with the operator

- Clearly defined deadlines for uploading, decryption and reporting in the Service Level Agreement (SLA).



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

- гарантированная интеграция результатов анализа в СУБП эксплуатанта (формат отчётов, интерфейсы для передачи данных, участие в FDM/ПАПД-комитете).

- обязательство участвовать в расследованиях и разборе выявленных тенденций по запросу эксплуатанта или уполномоченного Органа гражданской авиации КР.

#### 6. Документальное подтверждение

- наличие документального подтверждения соответствия стандартам уполномоченного органа гражданской авиации (например, EASA, FAA, ФАВТ и др.), выраженного в форме официального одобрения (Acceptance/Approval) методологии и процедур анализа в рамках системы управления безопасностью полетов (SMS) действующих авиационных эксплуатантов.

- подтверждённый список клиентов (авиакомпаний), которым оказывались услуги в последние годы.

207. 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, пред назначенной для руководства и использования эксплуатационным персоналом в соответствии с требованиями §3 главы 3 и приложения 13 АПКР 6 ч.1, и приложением 3 к настоящей Инструкции, а также в качестве рекомендуемого инструктивного материала Док.ИКАО 10000, издание 2, 2021г.

- Guaranteed integration of analysis results into the operator's SMS (report format, data transfer interfaces, participation in the FDM committee).

- commitment to participate in investigations and analysis of identified trends at the request of the operator or the authorised Civil Aviation Agency of the Kyrgyz Republic.

#### 6. Documentary evidence

- Evidence of compliance with the standards of a competent Civil Aviation Authority (e.g., EASA, FAA, (FAVT) Rosaviatsia, etc.), in the form of official acceptance or approval of the methodology and analysis procedures within the Safety Management System (SMS) of current aircraft operators.

- A verified list of clients (airlines) to whom services have been provided in recent years.

207. The FDAP program shall be non-punitive and include appropriate safeguards to protect the source(s) of such data.

As part of its SMS, the air operator shall establish a flight safety documentation system to guide and support operational personnel in accordance with the requirements of AR KR-6 Part I, Appendix 15, and Appendix 3 to these Instructions, as well as the recommended guidance provided in ICAO Doc 10000, 2nd Edition, 2021.

### 49. Компонент 4. Популяризация вопросов безопасности полетов

#### 49. Component 4. Safety Promotion

208. 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

208. The Operator shall promote flight safety as a core organizational value and actively foster a genuine safety culture. Safety promotion supports the safety assurance process by providing the necessary subject knowledge and personnel training. This process is implemented through staff education, training, and effective internal communication and information sharing within the organization.



персонала и эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации.

209. 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 организаций 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.

210. Высшее руководство продвигает рост позитивной культуры безопасности посредством:

- публикаций обязательств по БП высшего руководства, адресованных всему персоналу компании;
- видимой демонстрации выполнения элементов СУБП;
- доведения обязанностей по поддержанию безопасности до персонала организации;
- чёткого и регулярного доведения политики по безопасности, целей, 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.

209. The Operator should establish and implement processes and procedures that enable effective two-way communication at all organizational levels. This must include clear strategic direction from management and "bottom-up" feedback mechanisms that encourage personnel to submit open and constructive input.

Many processes described in policy documents, safety risk management manuals, and SMS chapters related to safety quality support form the foundation for this effort. However, the Operator should define specific communication processes between staff and management.

210. Senior management promotes a positive safety culture by:

- Publishing formal safety commitments addressed to all company personnel;
- Demonstrating visible leadership in SMS implementation;
- Assigning safety responsibilities across the organization;
- Clearly and regularly communicating the safety policy, goals, procedures, and performance results to all staff;
- Supporting an effective confidential reporting system with feedback;
- Implementing a safety information distribution system that ensures access, storage, and use of safety-related information;
- Allocating resources for the implementation and maintenance of the SMS.



211. К типичным позитивным культурам безопасности относятся следующие:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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

211. Characteristics of a positive safety culture typically include:

a) Informed Culture: Management fosters awareness among personnel of safety hazards and risks in their area of work. Employees are given opportunities to acquire knowledge, skills, and experience needed to perform safely and are encouraged to identify threats and solutions.

b) Learning Culture: Learning is seen not just as initial training but as a continuous process. Staff are encouraged to develop and apply their knowledge to improve safety. Management updates staff on safety knowledge, and feedback from safety incidents is shared to enable learning.

c) Reporting Culture: Managers and operational personnel freely exchange safety-critical information without fear of punishment. This environment is referred to as a "reporting culture," where personnel can report hazards or concerns without fear of retribution or embarrassment.

d) Just Culture: While a non-punitive environment is key to a strong reporting culture, staff must also understand and agree on what behaviors are acceptable or unacceptable. Management must not tolerate gross negligence or intentional violations. A just culture acknowledges the need for accountability and clearly defines the boundary between acceptable and unacceptable behavior.



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.

SMS Awareness and Information Dissemination  
the Operator shall inform all personnel about the outcomes of SMS implementation.

The Operator shall ensure that the Civil Aviation Authority (CAA) has access to SMS performance results, in accordance with established agreements and oversight programs.

#### Personnel Requirements

The Operator shall document the personnel requirements for relevant positions.

The Operator shall ensure that individuals holding such positions meet the required competency standards.

## 50. Подготовка и обучение

### 50. Training and Education

212. 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.

213. Специализированную подготовку по вопросам управления безопасностью полетов необходимо организовывать для тех сотрудников, которые по работе связаны с конкретными аспектами обеспечения безопасности полетов. Программа подготовки

212. Training and education in flight safety management are essential to building a safety culture within the organization. All staff must be familiar with the concept, policies, procedures, and practices of the organization regarding flight safety, as well as their roles and responsibilities within the safety management structure. Safety training should begin with an introductory briefing for newly hired employees and continue throughout their employment.

213. Specialized safety training must be organized for those employees whose roles are directly related to specific aspects of flight safety. Training programs should ensure that all staff understand and adhere to the organization's safety

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.

214. 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).

215. 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;

policies and principles, and are aware of their functional responsibilities in safety assurance.

214. Depending on the nature of their duties, levels of required safety training may include:

- Corporate safety briefings for all employees;
- Flight safety training for management;
- Courses for operational personnel (pilots, ATC personnel, aircraft maintenance engineers, and ramp staff);
- Training for safety personnel (SMS managers and flight data analysis specialists).

215. One of the functions of safety management training is to familiarize all employees with the objectives of the organization's Safety Management System (SMS) and the importance of developing a safety culture. All employees must attend a basic introductory course covering the following topics:

- Fundamental principles of safety management;
- Corporate safety concept, safety policy, and instructions (including the corporate approach to disciplinary actions in the field of safety, the integrated nature of safety management, safety risk management decision-making, safety culture, etc.);
- The importance of complying with the safety policy and procedures that are part of the SMS;
- Work organization, roles, and responsibilities of employees related to safety management;



- 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);
  - 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.
216. 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.
217. Желательно также ознакомить руководителей с правовыми аспектами проблемы, например, с их должностной юридической ответственностью.
218. Ответственный руководитель и руководящий персонал должны пройти особую подготовку, включающую следующие темы:
- Corporate experience in safety, including areas of systemic weaknesses;
  - Corporate safety goals and objectives;
  - Corporate safety programs (e.g., safety incident reporting systems, LOSA, and NOSS);
  - The need for continuous internal assessment of safety performance (e.g., employee surveys, safety audits, and safety assessments);
  - Reporting of occurrences, incidents, and potential hazards;
  - Safety communication channels;
  - Feedback and methods for disseminating safety information;
  - Safety incentive programs (if available);
  - Safety performance audits;
  - Promotion and dissemination of safety information.

#### 216. Safety Training for Senior Management

It is essential that managers understand the principles upon which the Safety Management System (SMS) operates. The training process must familiarize senior management with SMS principles, as well as their responsibilities and accountabilities in the area of safety performance.

217. It is also advisable to familiarize managers with the legal aspects of safety, including their official legal liabilities.

218. The Accountable Executive and Senior Management must undergo specialized training covering the following topics:

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

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

219. 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.

220. Подготовка в области безопасности полетов для эксплуатационного персонала. В дополнение к корпоративным ознакомительным инструктажам, о которых

a) Specific briefing for newly appointed accountable executives and relevant personnel on their responsibilities and obligations related to the SMS;

b) Importance of compliance with national and organizational safety requirements;

c) Management commitment;

d) Resource allocation;

e) Promotion of safety policy and SMS initiatives;

f) Promotion of a positive safety culture;

g) Effective communication between departments;

h) Safety performance objectives, SPTs (Safety Performance Targets), and thresholds;

i) Disciplinary policy.

#### 219. Specialized Safety Training

Certain safety management functions require specifically trained personnel. These functions include:

- Investigation of safety occurrences;
- Monitoring of safety performance indicators;
- Conducting safety assessments;
- Management of safety data systems;
- Performing safety audits.

It is important that employees performing these tasks receive adequate training in the use of specific methods and procedures. Depending on the required training scope and the current level of awareness in the organization, it may be necessary to involve external experts to conduct the training.

220. Flight Safety Training for Operational Personnel in addition to the general corporate briefings mentioned earlier, personnel directly



говорилось выше, сотрудникам, непосредственно задействованным в области производства полетов (члены летного экипажа, диспетчеры, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и т. д.), потребуется более детальная специализированная подготовка по безопасности полетов в следующих областях:

- a) процедуры представления донесений об авиационных происшествиях и инцидентах;
- b) специфические опасности, с которыми сталкивается эксплуатационный персонал;
- c) процедуры представления донесений об опасностях;
- d) специальные инициативы в области безопасности полетов, например,

- 1) программа АПД;
- 2) программа LOSA;
- 3) программа NOSS;

- e) комиссия (комиссии) по безопасности полетов;
- f) сезонные угрозы/опасности и процедуры в области безопасности полетов (полеты в зимнее время и т.д.);
- g) порядок действий в аварийных ситуациях.

221. 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;

involved in flight operations (flight crew members, air traffic controllers, aircraft maintenance engineers, ground handling staff, etc.) require more detailed and specialized safety training in the following areas:

- a) Procedures for reporting aviation accidents and incidents;
- b) Specific hazards faced by operational personnel;
- c) Procedures for reporting identified hazards;
- d) Special safety initiatives, such as:
  - 1) Flight Data Analysis Program (FDAP);
  - 2) Line Operations Safety Audit (LOSA);
  - 3) Normal Operations Safety Survey (NOSS);
  - e) Safety committees;
- f) Seasonal threats/hazards and flight safety procedures (e.g., winter operations);
- g) Emergency response procedures.

#### 221. Training for Safety Managers

The person selected to fulfill the functions of a Safety Manager should be familiar with most aspects of the organization's operations, activities, and personnel.

Training for Safety Managers (SMs) may be required in the following areas:

- Familiarity with various aircraft types, types of operations, routes, etc.;
- Understanding the human role in accident causation and prevention;
- Functioning of the SMS;
- Investigation of aviation accidents and incidents;
- Crisis management planning and emergency response;
- Promotion of safety awareness;



- 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).
222. 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.
- Communication skills;
  - Computer skills (word processing, spreadsheets, and database management);
- Training or familiarity with specific disciplines (e.g., CRM, FDAP, LOSA, and NOSS).
222. Training for All Personnel of the Operator  
All personnel of the operator must receive:
- Initial safety training;
  - Recurrent safety training.
  - Employees shall receive training appropriate to their:
  - Level of responsibility;
  - Level of influence on the safety of the products/services provided by the operator.
- Training should be conducted regularly and must be:
- Periodically reviewed;
  - Updated as necessary.

## 51. Популяризация вопросов безопасности полетов

### 51. Promotion of Flight Safety Awareness

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

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

224. МБП должен также обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований,

223. Promotion of flight safety awareness is closely linked to safety training and the dissemination of safety information.

It involves activities conducted by the organization to ensure that employees understand the purpose of implementing safety management procedures, the objectives of safety management, the reasons behind specific safety actions, and more.

In order to propose solutions to identified safety issues, employees must be aware of the known hazards and the corrective measures being implemented. Therefore, promotional activities and training programs must provide justification for the introduction of new procedures.

224. The Safety Manager (SM) shall also ensure broad dissemination of lessons learned from investigations, past incidents, or experiences from



предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций. Таким образом, обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

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

within the organization and from other organizations. Accordingly, safety information sharing is intended to:

- a) Ensure comprehensive awareness of the SMS among all staff. This is an effective way to promote the organization's safety policy and objectives;
- b) Disseminate safety-critical information. Safety-critical information refers to specific data related to safety concerns and safety risks that could expose the organization to increased risk. This may include safety information obtained from internal or external sources, such as lessons learned, or related to risk control measures. The Operator shall define what is considered safety-critical information and when it should be disseminated;
- c) Raise awareness of new safety risk controls and corrective actions. The safety risks faced by the service provider will evolve over time, and any changes—such as the identification of a new safety risk or a modification to existing risk controls—must be communicated to relevant staff;
- d) Provide information on new or revised flight safety procedures. When procedures are updated, it is essential that these changes are clearly communicated to those affected;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

е) *содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников к выявлению опасных факторов и представлению информации о них.* Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;

ф) *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

### 52. Promotion Methods

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

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

226. 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.

227. Эффективность любых средств распространения информации, будь то устные или письменные сообщения, плакаты, видеоматериалы, слайды и т. д., определяется

e) Promote a positive safety culture and encourage personnel to identify and report hazards. Safety information exchange is two-way: all staff should be encouraged to report safety concerns through the safety data reporting system;

f) Ensure feedback. Staff submitting safety reports must receive responses explaining what actions were taken to address the reported issues.

225. To effectively receive and assimilate safety information, the recipient must first be positively motivated. Without such motivation, even the most well-designed and well-prepared measures are unlikely to yield the desired outcome.

Campaigns that simply urge people not to make mistakes or to be more careful are generally ineffective, as they lack elements of personal engagement. This approach to safety promotion is sometimes referred to as a "slogan-based" approach.

226. When selecting topics for safety promotion campaigns, the focus should be on the potential to control and reduce losses. Therefore, it is important to draw upon experiences from incidents or precursors, hazard analysis results, and findings from ongoing safety audits. Additionally, employees should be encouraged to propose topics for promotion.

227. The effectiveness of any communication tool—whether oral or written messages, posters, videos, slides, etc.—depends on the talent, skill, and experience of those delivering the message.



талантом, умением и опытом. Иногда лучше вообще обойтись без информации, чем распространять некачественную информацию. Поэтому профессионализм подачи информации является залогом успеха у целевой аудитории.

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

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

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

- a) 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.
- b) 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

In some cases, no message may be better than a poorly delivered one. Thus, professionalism in message delivery is key to capturing the target audience's attention.

228. Once the decision to disseminate flight safety information is made, the following key factors should be considered:

- a) Audience – The material should be tailored to match the knowledge level of the intended audience.
- b) Reaction – What is the desired outcome?
- c) Delivery medium – Printed material is the simplest and least expensive option, but often the least effective.
- d) Presentation style – Consider using humor, graphics, photos, and other engaging techniques to attract attention.

229. Ideally, a flight safety promotion program will incorporate several communication methods. Commonly used formats include:

- a) Oral presentations – Arguably the most effective, especially when accompanied by visual aids. However, they require significant time and effort to organize and deliver. Some safety professionals travel to various locations to give lectures and seminars.
- b) Written materials – Popular for their speed and low cost, but often suffer from information overload and are easily ignored. In today's digital era, printed materials struggle to compete for attention. Professional design support may be required.



профессиональные консультации или помощь.

c) *Видеоматериалы.* Использование видеоматериалов позволяет сочетать преимущества динамичного изображения и звука для эффективной передачи конкретной информации по вопросам безопасности полетов. Вместе с тем использование видеоматериалов имеет два серьезных недостатка: стоимость изготовления и необходимость использования специального оборудования для просмотра. Тем не менее, эта форма может быть эффективной для обеспечения широкого распространения информации в рамках разнородной организационной структуры, что позволит избежать дополнительных затрат на поездки персонала. Сегодня видеоматериалы могут рассыпаться 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.

d) *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 требуется рекомендации или помощь профессионалов.

e) *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

c) Video materials. The use of video materials combines the advantages of dynamic visuals and sound for effective delivery of specific flight safety information. However, this format has two major drawbacks: the cost of production and the need for special equipment for viewing. Nevertheless, video materials can be an effective tool for broad dissemination of information within a diverse organizational structure, helping to avoid additional costs for staff travel. Nowadays, video materials can be distributed electronically or on compact discs (CDs). A wide range of safety-related videos is available for purchase, and many are listed on relevant websites.

d) Video terminals. For presenting information at large events such as conferences, the use of video terminal booths is an effective form of self-instruction. Preparation and expertise are required to present not only the necessary information but also the organization's image. The disadvantages of this method include the cost of use and, if the terminal operates in a self-service mode, a static and not always engaging presentation. To ensure effective communication, professional guidance or assistance may be necessary.

e) Websites – Many traditional methods fail to engage tech-savvy generations. Internet access opens new possibilities for improving safety promotion, and even small organizations can host their own safety websites.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Глава Chapter	1
Редакция Edition	02

полетов. Даже небольшие компании могут создать и поддерживать веб-сайт для распространения информации о безопасности полетов.

f) 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, изготавливатели и т. д. Такие форумы не только позволяют популяризировать вопросы безопасности полетов, но и помогают установлению контактов в области обеспечения безопасности полетов.

230. 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.

231. 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.

232. Эффективный метод обеспечения безопасности заключается в достижении того, чтобы у эксплуатанта ВТ выработалась

f) Conferences, symposia, seminars, and workshops – These are ideal platforms for promoting flight safety. Sponsors may include regulators, industry associations, safety agencies, universities, or manufacturers. These events also foster networking in the safety community.

230. The Operator shall study the safety lessons learned. These lessons must be used for the continuous improvement of flight safety.

The Operator shall publish information on the safety lessons learned, including for external service providers, and consider sharing relevant safety information during the Operator's training sessions.

231. The Operator shall assess the effectiveness of its safety information dissemination by verifying whether employees receive and understand information critical to flight safety. This can be done through internal audits or evaluations of the SMS's effectiveness.

Safety promotion activities should be carried out throughout the entire life cycle of the SMS, not only at its initial stage.

The Operator shall include a statement on fostering a positive safety culture in its safety policy.

232. An effective safety strategy involves developing a positive safety culture within the Operator's organization. In simple terms, this



позитивная культура безопасности. В упрощенном виде это означает, что весь персонал должен быть ответственным за все свои действия и учитывать их возможные последствия для безопасности полетов. Все решения, принимаемые, например, советом директоров, ответственным руководителем, комитетом по БП, водителем на перроне или инженером по техническому обслуживанию, должны учитывать соответствующие последствия для безопасности полетов.

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

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

**233. 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.

с) лица, занимающие высокие руководящие должности:

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

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

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

д) старший руководящий состав способствует созданию некарательной производственной среды. В некоторых организациях вместо “некарательной

means that all personnel must be accountable for their actions and consider the potential consequences for flight safety. Every decision made—whether by the board of directors, accountable executive, safety committee, ramp driver, or maintenance engineer—must take into account its potential impact on flight safety.

A positive safety culture should be generated top-down and rely on a high level of trust and mutual respect between staff and leadership.

Employees must feel confident that they will be supported in all decisions made in the interest of flight safety.

**233. Indicators of a Positive Safety Culture:**

a) Senior management places strong emphasis on flight safety as an integral part of the organization’s risk control strategy (i.e., loss minimization);

b) Decision-makers and operational personnel maintain a realistic view of both short-term and long-term hazards present in the Operator’s activities;

c) Individuals in high-level management positions:

1. Foster a workplace environment that encourages constructive responses to criticism, feedback, and safety-related information from lower organizational levels;

2. Refrain from using their influence to impose their views on subordinates;

3. Take actions to mitigate the consequences of identified deficiencies in flight safety performance;

d) Senior management promotes a non-punitive work environment. In some organizations, the term “just culture” is used instead of “non-



культуры” используется термин “справедливая культура”. Под термином “некарательный” не подразумевается безоговорочный иммунитет;

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

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

g) персонал хорошо подготовлен и осознает последствия небезопасных действий;

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

punitive culture.” The term “non-punitive” does not imply unconditional immunity;

e) At all organizational levels, there is an understanding of the importance of sharing relevant safety information (internally and externally);

f) Realistic and effective rules exist regarding hazards, safety issues, and potential sources of harm;

g) Personnel are well-trained and aware of the consequences of unsafe actions;

h) Instances of risky behavior are rare, and the organization has an established safety ethic that discourages such behavior.



### 53. Планирование безопасности

#### 53. Safety Planning

234. 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.).

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

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

234. The Operator shall establish and maintain a Safety Management Plan to meet the safety objectives outlined in the Policy.

In line with general management practices, safety management begins with careful planning. To improve safety management methods, the Operator shall appoint a person responsible for safety and a group of key line managers responsible for organizing and ensuring flight operations.

The planning group should be used as a foundation by evaluating the Operator's existing capabilities in safety management (including experience, knowledge, processes, procedures, resources, etc.).

235. It is necessary to identify gaps in accumulated safety management experience and determine resources that can assist in the development and implementation of the SMS. Many operational units may already have internal procedures for incident investigation, hazard identification, safety performance monitoring, etc. These procedures should be analyzed and, if necessary, modified to be integrated into the SMS.

The Operator should reuse as many existing procedures as possible, avoiding replacement of known and effective practices. Developing the SMS based on such experience will cause less disruption to ongoing operations. During this analysis, the planning group should also study best industry practices in safety management by consulting with other organizations of similar size and function.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

1

Редакция  
Edition

02

**Приложение 1  
Appendix 1**

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

**1. Recommendations for the Implementation of a Voluntary and Confidential Safety Data Reporting System for the Operator.**

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 бы 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, включать ли в нее или, наоборот, выделить из нее систему представления данных об охране труда, здоровья, и окружающей среды (ОТОСВ). Это может зависеть от намерений или

1. Civil Aviation Organization Policy on Hazard Reporting

To implement the declared policy, the Air Operator (AO) shall establish, within the framework of its Safety Management System (SMS), a Voluntary and Confidential Safety Reporting System (VCSRS) for employees to report all errors they have committed, as well as identified hazards, special situations, or incidents that may pose a threat to the safe execution of operational processes.

2. The purpose of the AO's VCSRS is to enhance operational safety in the aviation industry by collecting data on existing and potential deficiencies in flight safety, which would otherwise not be reported through other channels. Such reports may relate to occurrences, hazards, or threats to aviation operational safety.

3. The AO's structure must ensure the effective functioning of the VCSRS. The VCSRS is a system for voluntary, non-punitive, confidential reporting of occurrences and hazards, managed by an authorized unit.

It provides a channel for voluntary reporting of aviation occurrences or hazards related to the organization's activities in the aviation sector without disclosing the identity of the reporting employee.

4. When establishing such a system, the organization must decide whether to include or separate the occupational health, safety, and environmental protection (OHSEP) reporting system. This may depend on the intentions or



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

1

Редакция  
Edition

02

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.

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

requirements of the relevant operational management and OHSEP system leadership. If the company has a separate OHSEP reporting system, this must be appropriately noted in the documentation for the awareness of reporting individuals.

5. Identified risk factors shall be communicated to all department heads and key specialists of the AO for analysis and to take corrective measures.

6. The AO management commits not to apply disciplinary measures against employees who make timely voluntary reports about errors committed during operational activities, which resulted in violations of the organization's rules or regulations, provided that these errors did not result in human casualties or significant material damage.

7. The existence of a voluntary report in the case of a willful violation does not exempt the offender from liability if the analysis of the situation related to the violation of regulatory requirements shows that the breach was intentional—i.e., the employee clearly understood that their actions or inaction would lead to a breach of the AO's safety procedures. In such cases, disciplinary or administrative measures may be applied in accordance with the legislation of the Kyrgyz Republic.

8. The established method for collecting, recording, and disseminating information received through voluntary reports ensures the confidentiality of the reporting employee's identity. If the person responsible for operating the VCSRS is satisfied with the completeness and accuracy of the submitted information, any identifying details of the reporting individual shall be removed, and the data will be entered



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	02

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 устраниению могут быть распространены в организации, а также эти сведения возможно доводить по договоренности в порядке взаимообмена другим заинтересованным организациям в обезличенном виде.

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

into the VCSRS database. If information from third parties is required, only anonymized data will be used.

9. Employee awareness of their personal contribution to the enhancement of flight safety and the development of the civil aviation organization's quality system will allow more effective use of their knowledge, skills, and personal qualities.

Information about hazards to flight safety and measures for their mitigation may be shared within the organization and, by agreement, exchanged in anonymized form with other interested organizations.

AO employees who actively and effectively participate in the VCSRS may be rewarded morally and financially by AO management and may be given priority in career advancement.

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

### **2. Fundamental Principles and Operating Procedures of the Voluntary and Confidential Safety Reporting System**

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) своевременного информировать руководство эксплуатанта ВТ, МБП о допущенных ошибках, опасных факторах, особых ситуациях или инцидентах, которые

10. The fundamental principles and procedures for the operation of the Voluntary and Confidential Safety Reporting System are enacted by an order of the Operator's Accountable Executive for the purpose of collecting information on deficiencies in flight safety, and for planning and implementing preventive actions within the organization to prevent aviation occurrences.

One of the key components of such efforts is obtaining the maximum amount of information about processes that may negatively affect flight safety in any way.

11. The VCSRS enables the following:

a) Timely notification of the Operator's management and the SMS Manager about errors, hazards, special situations, or incidents that may threaten the safe execution of



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;

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

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

Принципиальной основой СДКПД, обеспечивающей эффективность ее работы, является:

a) независимость от органов ГА;

b) конфиденциальность личности корреспондентов;

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

d) установление обратной связи с сотрудниками, представившими информацию;

e) 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

operations, for the purpose of identifying causes and initiating appropriate risk mitigation actions (to reduce risks to an acceptable level for people and assets);

b) Collection and analysis of data on actual or potential threats to flight safety;

c) Identification of shortcomings in preventive work aimed at the prevention of aviation occurrences.

The fundamental principles that ensure the effectiveness of the VCSRS include:

a) Independence from Civil Aviation Authorities (CAA);

b) Confidentiality of the identity of the reporting individual;

c) Thorough analysis of each report and the use of the contained information to develop and implement preventive measures to enhance flight safety;

d) Establishment of feedback with employees who submitted reports;

e) Improvement of operational processes by sharing safety information to structure preventive measures and ensure their ongoing implementation.

12. The VCSRS applies to all Operator personnel and is intended to engage aviation professionals in identifying negative issues or trends in flight organization, execution, and aircraft maintenance. The development and implementation of measures based on voluntary reports is a major contribution to the safe and reliable functioning of the Operator.

Operator personnel should report any hazard that could affect flight safety or the Operator's business reputation.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	02

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.

14. 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.

15. 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

If there is any doubt about the significance of an event to safety, it should still be reported. This information forms the basis for improving preventive measures that raise the Operator's level of flight safety.

13. A report disclosing one's own error that may not have been immediately detected by management is considered voluntary if it is submitted through any available communication channel immediately after the operational cycle (i.e., the flight, for flight and cabin crew). Such errors must be reported to one's direct supervisor.

Suggestions from employees to eliminate shortcomings in the work of organizational units or third-party service providers will be considered during the development and implementation of preventive measures.

14. Reports regarding safety violations by third parties (e.g., airport services) affecting the normal functioning of the flight and cabin crew may be written on the back of the flight assignment sheet (remarks section). These reports are sent by flight unit command to the Flight Safety Inspectorate for analysis and timely action.

15. Voluntary reports may be submitted at any time to the flight operations officer/dispatcher via phone (calls are recommended to be recorded) for forwarding to the SMS Manager, or directly to the SMS Manager if the reporter deems it necessary.

Written reports may be submitted in free format or using a voluntary report form, either handwritten or typed.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	02

бланке добровольных сообщений и могут быть написаны от руки или в текстовом редакторе.

16. Добровольное сообщение может быть направлено в адрес МБП в письменном виде по почте, почтовым отправлением через канцелярию эксплуатанта ВТ, по электронной почте и иных способов связи. Также, сообщение можно оставить на сайте эксплуатанта ВТ в разделе «Система добровольного и конфиденциального представления данных». Желательно, чтобы отправитель указывал в сообщении свои данные, так как может возникнуть необходимость в получении дополнительной информации и (или) проверке её достоверности.

Руководство эксплуатанта ВТ гарантирует конфиденциальность корреспондента.

17. 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**

#### **3. Recording, Review, and Analysis of Voluntary Reports**

18. 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).

19. 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

16. Reports may also be submitted to the SMS Manager in writing by mail, via the Operator's office, by email, or through other communication methods. Reports can also be submitted via the Operator's website under the "Voluntary and Confidential Reporting System" section.

It is recommended that the sender include their contact information in the report in case further clarification or verification is needed.

The Operator's management guarantees the confidentiality of the reporter.

17. Reports should be submitted as soon as possible after a hazardous event or a situation perceived by the reporter as threatening or potentially threatening to flight safety.

The information must be presented in a form that allows specialists processing and analyzing the reports to understand the nature of the situation, assess its severity, identify causal factors, and develop appropriate preventive measures.

18. Voluntary reports, regardless of the form in which they are submitted, shall be recorded by the SMS Manager of the Operator in a special log, indicating the date and time of receipt, and retained until the completion of the implementation of the measures developed on the basis of the reports (in all cases, not less than three years).

19. Reports received are analyzed by the SMS Manager, their reliability is verified, and, if necessary, an internal investigation is conducted. The results of the investigation, with a specified deadline for implementation, are forwarded to the head of the department concerned with the event for the development



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	1
Редакция Edition	02

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.

20. 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.

and implementation of preventive measures. The SMS Manager monitors the quality of the corrective actions taken to eliminate identified deficiencies, the effectiveness of the preventive measures, and informs the employee who submitted the report about the actions taken in response.

If the event described in the voluntary report falls under the category of incidents/serious incidents/events as defined by ARKR-13, an investigation shall be conducted in accordance with the established procedure.

20. Measures developed on the basis of voluntary reports shall be communicated to and are mandatory for implementation by all employees of the Operator's departments and services.

The results of work under the voluntary reporting system shall be reflected in the Operator's safety information bulletins or flight safety analyses.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	2
Редакция Edition	02

**Приложение 2  
Appendix 2**

(рекомендуемая форма бланка добровольного сообщения СДКПД)  
(Recommended Template for the Voluntary Safety Report Form – SDCPS)

Бланк добровольного сообщения № \_\_\_\_\_  
Voluntary Safety Report No. \_\_\_\_\_

(№ заполняется ответственным сотрудником авиапредприятия)  
(To be completed by the responsible staff member of the air operator)  
(в рамках системы управления безопасностью полетов)  
(Within the framework of the Safety Management System)

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

The Head of the Air Operator guarantees that no disciplinary action will be taken for submitting this report.

Краткое описание события / Brief Description of the Event

---

---

---

Описание фактора опасности, обусловившего событие  
Description of the Hazard that Caused the Event

---

---

---

Какие меры, по Вашему мнению, следует предпринять для устранения факторов опасности / What Measures Do You Believe Should Be Taken to Eliminate the Hazards?

---

---

---

Контакты заявителя / Reporter's Contact Information  
(заполняется заявителем) / (to be filled out by the reporter)

Full Name: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Mobile Phone: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_



Приложение 3  
Appendix 3

## Программа анализа полетных данных

### Flight Data Analysis Program

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:

- а) определение эксплуатационных нормативов;
- б) выявление потенциальных и реальных факторов опасности, присущих эксплуатационным правилам, парку воздушных судов, аэродромам, процедурам УВД и т. д.;
- с) определение тенденций;
- д) контроль за эффективностью принимаемых корректирующих мер;
- е) предоставление данных для проведения анализа затрат/выгод;
- ф) оптимизация процедур подготовки персонала;

г) предоставление информации о фактически замеренных, а не расчетных параметрах в целях управления риском.

4. ПАПД предусматривает:

- а) сбор и анализ полетных данных в целях выявления случаев выхода воздушных судов из диапазона Инструкционных эксплуатационных режимов;
- б) определение тенденций;

1. The Flight Data Analysis Programme (FDAP), also referred to as Flight Data Monitoring (FDM) or a quality assurance tool in flight operations, serves as an instrument for systematically and proactively identifying safety hazards. FDAP complements hazard and incident reporting systems and the Line Operations Safety Audits (LOSA).

2. Properly implemented FDAP programmes encourage adherence to Standard Operating Procedures (SOPs) and help identify deviations from norms, contributing to enhanced flight safety performance. These programmes can detect unfavorable trends during any phase of flight, thereby facilitating the investigation of incidents or accidents.

3. FDAP contributes to the achievement of the following objectives:

- а) Establishing operational benchmarks;
- б) Identifying potential and actual hazards related to operational procedures, aircraft fleets, aerodromes, air traffic control procedures, etc.;
- с) Determining trends;
- д) Monitoring the effectiveness of implemented corrective actions;
- е) Providing data for cost-benefit analyses;
- ж) Optimizing crew training procedures;

г) Supplying data based on actual measurements (rather than estimates) to support risk management.

4. FDAP involves:

- а) Collection and analysis of flight data to identify occurrences of aircraft operating beyond established SOP limits;
- б) Trend identification;

с) обмен информацией о результатах и стимулирование принятия мер по снижению эксплуатационных рисков.

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

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

### 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 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

c) Sharing of results and encouraging action to reduce operational risks.

Flight data periodically recorded on board is transmitted and centrally analyzed by the operator's FDAP personnel. This should be done as frequently as possible to promptly detect any events that could impact flight safety.

Deviations beyond predefined threshold values—also known as exceedances or FDAP events—trigger alerts and are subject to analysis. The operator's FDAP personnel review FDAP events, propose corrective actions, and generate summary FDAP reports over defined time periods to identify and monitor trends. In addition to FDAP events detected by exceedances, FDAP may also collect routine measurements per flight (e.g., monitoring landing weight or flap position on landing).

### 1. Equipment Required for Implementing FDAP

The implementation of the Flight Data Analysis Programme (FDAP) requires the use of flight data recording systems and the transmission of this data in a suitable format for analysis, reporting, and visualization to support the evaluation of such data. For effective FDAP implementation, the following equipment is required:

a) An onboard recording device capable of collecting and storing data over a wide range of flight parameters. Specifically, these flight parameters should include those recorded by the Flight Data Recorder (FDR) or Aircraft Data Recording Systems (ADRS). The recording characteristics of flight parameters (range, sampling rate, accuracy, and recording

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	3
Редакция Edition	02

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

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

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

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

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

Выходные данные от каждого регистрируемого полета, а не только полетов, в ходе которых возникали существенные события, можно сохранить. Такие выходные данные известны как "регулярные замеры" и, когда для оценки каждого полета имеется достаточно большое 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.

resolution) should be equivalent to or exceed those specified for the FDR.

b) Means for transferring recorded onboard data to a ground-based processing station. Traditionally, this was done by physically removing and transporting a Quick Access Recorder (QAR) memory module. Nowadays, more modern wireless data transmission methods are increasingly used to reduce the need for physical handling.

c) A ground-based computer system (using specialized software) designed to analyze flight data (either in flight-specific or aggregated formats), identify deviations from Standard Operating Procedures (SOPs), and generate reports to assist in interpreting the recorded data.

d) Optional software for dynamic flight replay, used to integrate all data and simulate flight conditions. This enables visualization of actual events to support data analysis and flight crew debriefings.

#### 6. Organization of Collection, Delivery of Storage Media, and Processing of Flight Data

The output data from each recorded flight — not only from flights where significant events occurred — can be retained. These outputs are known as "routine measurements", and when a sufficient number of selected parameters is available for each flight, comparative analysis of operational statistical values across a wide range becomes possible. Depending on the skills of the analysts, emerging trends can be identified before reaching FDAP event trigger thresholds.

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.

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

The Operator shall ensure the systematic and continuous collection of flight data. Parameter data from all performed flights must be retrieved, with no less than 100% of processed flight data (hereinafter referred to as Flight Information) collected and analyzed.

**7. Unscheduled Retrieval and Processing of Flight Data (FD) Shall Be Carried Out Based on:**

- an instruction from the Civil Aviation Authority (CAA);
- an instruction from the Accountable Executive of the Operator;
- an instruction from the person responsible for aircraft maintenance within the Operator's organization;
- an instruction from the person responsible for flight operations within the Operator's organization;
- an instruction from the SMS Manager or the Flight Safety Advisor of the Operator;
- a Captain's entry in the aircraft logbook specifying the reason for data retrieval;
- a directive from the chairman of the accident or incident investigation commission.

Retrieval and processing of FD shall be performed at the home base airport (main base or line maintenance station).

The home base airport refers to the airport (heliport or helipad) where the Operator's (or contracted organization's) aircraft maintenance facilities are located.

The procedures for data collection, delivery for analysis, and subsequent reinstallation of FD storage media on the aircraft shall be determined by the Aircraft Maintenance Manual developed by the Operator in accordance with the technical requirements, aircraft types in operation, onboard recorder models, and the qualifications of assigned personnel.

8. Regardless of how the flight data (FD) retrieval process is organized (i.e., removal and installation of storage media, data reading), the

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 связок 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

Operator shall carry out the following procedures:

- For flights performed at the Operator's base location, flight data shall be retrieved at least once per day. The retrieved data must be analyzed within the following 24 hours;
- The removal of audio data storage media shall be carried out in accordance with the Operator's FDAP (Flight Data Analysis Program) program requirements;
- The removal and installation of FD media (removable FD storage devices) onboard the aircraft shall be performed only by authorized personnel qualified to carry out such work;
- During removal and installation of FD storage media on the aircraft, any possibility of damage must be eliminated. Persons found responsible for damaging or destroying onboard storage devices or flight data shall be held accountable in accordance with the legislation of the Kyrgyz Republic;
- FD storage media shall typically be delivered for processing within one hour, ensuring their integrity. In any case, the delivery timeframe must allow sufficient time to carry out necessary tasks (e.g., engine performance check before the next flight);
- In case of an accident or incident, the processing and analysis of flight data shall be carried out upon written request by the chairperson of the investigation commission, specifying the flight segments, required parameters, parameter correlations, etc. In case of an aviation event, it is recommended to analyze the recorded flight data using express analysis software. The procedure for storing and using flight data media retrieved in connection with investigations shall be determined by the Investigation Manual for Aircraft Accidents and

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 тарировочных таблиц датчиков регистраторов, обновление их при замене или при очередных тарировочных работах (при необходимости для данного типа ВС). Тарировочные работы проводятся в сроки и в объеме, которые определены регламентом технического обслуживания, в случаях регулировочных или ремонтных работ на любой системе, агрегате, параметры которых регистрируются датчиками бортовых самописцев. Кроме того, 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 авиаапредприятия (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,

Incidents, approved by Order No. 3 of the Ministry of Transport and Roads of the Kyrgyz Republic dated 03 November 2020;

- The correctness of completion of passports and reports for flight data media shall be monitored (in case of electronic document management – entries shall be made into the Operator's database) when needed for use in specialized software;
- Spare storage media shall be issued for installation onboard aircraft performing extended flights (those exceeding data retention time) when equipped with removable (operational) media, to allow for in-mission replacement;
- The aircraft and flight data must include all current calibration tables of recorder sensors. These must be updated during replacement or calibration work (as needed for the specific aircraft type). Calibration work shall be performed at the intervals and scope defined in the aircraft's maintenance schedule, or after adjustments/repairs to any system or unit with parameters recorded by onboard data recorders. Calibration of individual sensors may also be initiated based on feedback from flight crews, maintenance personnel, or FDA specialists following data analysis;
- The scope and format of processed FD materials provided to the flight operations department and maintenance department (e.g., graphic reports, express analysis files, textual data, overload reports, audio data excerpts or copies) must be agreed upon with end users and specified in documented procedures (or via Operator's official order);
- When receiving an aircraft from the manufacturer, maintenance repair organization (MRO), or other entities, the accompanying technical documentation must include parameter recording diagrams, calibration data



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

(tables, graphs, control charts as required for the aircraft type), and lists of recorded analog parameters and one-time commands.

Notes: 1. Dispatch of an aircraft without an installed flight data storage device is not permitted. 2. Dispatch of an aircraft to base with an inoperative flight data collection system is permitted in accordance with the requirements of the Minimum Equipment List (MEL) applicable to the specific aircraft type.

#### 9. Organization of Flight Data Carrier Retrieval and Processing by an External Provider

When flight data (FD) retrieval, processing, and analysis are performed by an external provider, the Maintenance Organization Manual shall specify the procedures and protocols for interaction between the relevant departments of the Operator and the organization carrying out these tasks.

Retrieval and processing of flight data carriers from aircraft are carried out on a contractual basis with the organizations that own the aircraft.

The contract shall specify: which aircraft the flight data is to be retrieved from, delivery timelines for the flight data carriers for processing, the type of data processing to be conducted, the form and volume of the final output to be submitted, the recipient address for processed data, and payment terms. Additionally, the contract may define the customer's obligations, where necessary, including: provision of current calibration characteristics of the data recorder sensors, a sufficient number of backup storage devices, and completed passport forms for the flight data carriers.

#### 10. Organization of Flight Data Carrier Retrieval and Processing from Aircraft Operating Away from the Home Base Airport

If the Operator conducts flights away from its home base and there is no technical capability to retrieve flight data, the Operator shall ensure the retrieval of flight data with preservation of all recorded data from each flight on the onboard

обо всех выполненных полетах. При этом обеспечивается анализ каждого полета.

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

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

Для повышения оперативности обработки в тех случаях, когда вблизи от оперативной точки расположено какая-либо организация, имеющая 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

recorder. In such cases, analysis of each flight must be ensured.

For aircraft operating away from the home base airport, the following conditions for retrieval and processing of flight data carriers apply:

- The required number of flight data carriers shall be determined based on the planned flight hours;
- The avionics engineer/technician shall be issued with the necessary exchange pool of flight data carriers, as well as blank carrier passport forms (if needed);
- Issued and returned flight data carriers and related documentation shall be tracked by the production support unit;
- Collection and storage of flight data carriers at operational locations shall be carried out by the assigned engineer/technician;
- Removal, handover, and transport of the carrier shall only be done with a completed passport form filled out by the flight crew;
- To ensure flight safety and the functioning of the Operator's SMS, the number of data processing operations must be no less than the recommended minimum for the aircraft type;
- Receipt of flight data carriers for processing shall be logged by authorized specialists in the appropriate journal or entered into the Operator's management system database (if available). The term "flight data carriers" also includes files transmitted via electronic communication channels.

To improve processing efficiency, if there is an organization near the operational location authorized to process flight data from the aircraft type in question, a contract should be established with that organization for flight data processing.

#### 11. Detection of Events within the FDAP.

Events within the Flight Data Analysis (FDAP) program—such as exceedances of limitations specified in the Flight Manual, deviations from Standard Operating Procedures (SOP), or

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 адаптирования 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

inadequate airmanship—can be detected using a properly configured program. At the initial stage of implementation, the Operator shall define a core set of FDA events along with their relevant parameters. The event set may be developed based on the Operator's own experience and industry best practices.

Operators shall ensure that the events in their FDAP program adequately cover unique situations, specific types of operations, and their own SOPs applicable to the aircraft types in use.

If necessary, the Operator must appropriately adjust the FDAP events or threshold values.

Following the introduction of any regulatory changes, the Operator may also need to evaluate their impact on flight safety by introducing or adapting specific events within the FDAP program.

## 12. Use of Flight Data

The Operator is responsible for the quality of the results provided by any external provider processing flight data, including the initial analysis and final evaluation of the data, as well as the formulation of conclusions.

The Flight Operations Department uses flight data for the following purposes:

- organizing the safe execution of flights;
- supporting the functioning of the Safety Management System (SMS);
- organizing and conducting training, recurrent training, and the maintenance and enhancement of the professional qualifications of flight, command, and management personnel, as well as authorizing flight crew for specific duties;
- organizing flight methodology activities;
- systematically monitoring and analyzing the performance of aircraft crews.

13. The Flight Operations Department is responsible for the timely, complete, and accurate completion of data carrier logs

необходимости использования их в специальном программном обеспечении).

Основной целью контроля за выполнением полетов является своевременное предупреждение и профилактика ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации ВС и его оборудования, выявление причин отказов авиационной техники.

Количество и объем проверок работы экипажей (в том числе комплексных, квалификационных) планируются летной службой Эксплуатанта ВТ в соответствии с ПАПД. При этом эксплуатантами должны выполнять 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.

(passports) for flight data, when required for use with specialized software.

The primary purpose of flight operations monitoring is the timely prevention and mitigation of errors and deviations in piloting techniques, violations of flight-technical operation rules for aircraft and their equipment, and identification of causes of aircraft system failures.

The number and scope of crew performance checks (including comprehensive and qualification checks) are planned by the Operator's Flight Operations Department in accordance with the FDA program. In doing so, the Operator must comply with all mandatory requirements outlined in governing and methodological documents regulating the use of flight data.

The scope and frequency of comprehensive flight crew monitoring are defined by the Operator's FDAP program.

Both parametric and audio data are used during comprehensive monitoring.

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

14. Flight information, verified for accuracy, is provided to the Flight Operations Department by the FDAP unit depending on the type and availability of onboard recorders:

- in the form of an express analysis sheet (flight profile, verified messages, routine information), including graphical material with textual commentary if necessary, or in another format suitable for analyzing the flight data;
- additionally, upon prior request or during comprehensive monitoring, a transcript (text extract) or a recording (file) of radio communications may be provided for review;
- from the flight data database, results are provided as reports corresponding to express analysis sheets for each pilot, as well as statistical reports for individual pilots, flight crews, or the entire operator.

Note: Listening to voice recordings is performed by a flight crew member or a specially

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.

designated specialist who understands crew procedures and is familiar with the terminology and radio communication protocols between the controller and the pilot.

15. Flight data (FD) is received by the flight operations monitoring engineer or a specifically designated official from the command or management staff. Receiving data includes both obtaining materials in hard copy (forms, charts, tables, descriptions, etc.) and access to their electronic versions or to the electronic database with the ability to generate various reports. The responsibilities of this designated person include:

- conducting flight analysis considering all circumstances and conditions related to recorded deviations and violations of flight operations;
- tracking events by each PIC (Pilot-in-Command) and each decoded flight (this tracking data may be automatically accumulated when flight information is entered into the database from express analysis software);
- having knowledge of the operating principles and key characteristics of flight data acquisition systems installed on the aircraft operated by the Operator;
- knowing the list of parameters and discrete commands recorded by the flight data acquisition systems used on the Operator's aircraft;
- understanding the formats of processed and express-analyzed FD reports and being able to analyze them;
- periodically verifying the correctness and completeness of the onboard crew's completion of data carrier passports, flight reports, and key flight performance indicators.

The flight operations monitoring engineer or the designated official from the command or management staff logs the receipt of flight data processing results in the FD delivery logbook, or enters a note into the database.



**Инструкция по сертификации и надзору за  
деятельностью эксплуатантов ВС КР в части  
касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the  
KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

3

Редакция  
Edition

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.

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.

16. 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;

Violations or deviations from flight operation rules should be analyzed with reference to statistical data from prior monitoring of the PIC and crew activities over the preceding period. Any recurring errors or negative trends should be identified.

Flight data received by the flight department is confidential and, once confirmed deviations or violations are identified, it is reported to the management responsible for flight operations for decision-making.

To prevent and mitigate violations of flight operation regulations and deviations from them, as well as to improve the professional skills of flight crews, certain violations of flight operation rules committed by a crew member may, at the discretion of the flight operations manager, be reviewed in debriefings. The most effective form of tracking deviations and violations in crew performance is the use of automated programs within the Safety Management System (SMS). In departments where such programs or quality management systems for flight operations have been implemented, crew performance deviations are recorded using databases that accumulate information for each pilot by flight phase, taking into account deviations in flying technique in accordance with the methodology described in the system's design documentation.

16. For units where such systems are not in use, a Flight Quality Performance Log is maintained to record violations (deviations) of flight rules. The log serves the following purposes:

- to record the number of flight parameter violations;
- to record the number of crew procedure violations;
- to record the number of violations committed at different phases of flight;



- оценка качества выполняемых полетов отдельными экипажами и подразделением в целом;
- выявление наиболее характерных нарушений, допускаемых экипажами;
- оценка эффективности проводимых мероприятий по предупреждению нарушений;
- 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.

17. 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.

18. 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 техничного обслуживания.

ПИ может использоваться в целях контроля работоспособности правильности функционирования бортового оборудования, систем ВС, диагностирования работы силовых установок и их систем, определения причин отказов авиационной техники и режимов ее эксплуатации.

Оценка работоспособности систем и оборудования на отдельных режимах их работы в объеме контролируемых параметров осуществляется с использованием специализированных программ и программ экспресс-анализа.

Анализ характера изменения регистрируемых в полете параметров и специализированные программы могут быть использованы также

- to assess the quality of flights performed by individual crews and the unit as a whole;

- to identify the most common violations committed by crews;

- to evaluate the effectiveness of preventive measures undertaken;

- to collect materials for flight debriefings;

- to generate data for monitoring and reporting purposes.

The log (categorized by aircraft type) is maintained throughout the year by the unit's flight quality control engineer.

17. The list of monitored parameters entered into the Log shall be established, based on the types of operated aircraft, by decision of the person responsible for flight operations management.

The received flight data shall be stored in the flight department for no less than two years.

Use of flight data in technical departments for the purposes of airworthiness control and diagnostics of aircraft systems.

18. The person responsible for the Flight Data Analysis Program (FDAP) shall ensure the collection and recording of data on aircraft failures and malfunctions identified during flight data processing, as well as those specified in decoding requests prepared by the maintenance department.

Flight data may be used to monitor the serviceability and correct functioning of onboard equipment and aircraft systems, diagnose the performance of powerplants and their systems, determine the causes of technical failures, and analyze operating modes.

The assessment of system and equipment performance under specific operating conditions, within the scope of monitored parameters, is carried out using specialized software and express analysis tools.

The analysis of changes in recorded in-flight parameters, along with specialized software, may also be used in investigating the causes of technical failures.

при расследовании причин отказов авиационной техники.

Получение данных о состоянии авиационной техники зависит от оснащенности обрабатывающей ПИ аппаратурой и наличия специализированных программ обработки.

19. 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.

20. 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.

The ability to obtain data on the condition of aircraft systems depends on the capabilities of the flight data processing equipment and the availability of appropriate specialized analysis software.

19. If signs of aircraft equipment failure or exceedance of operational limitations are detected, FDAP specialists shall, in accordance with the established procedure in the organization, send a notification about the identified event to the Aircraft Maintenance Service (AMS) for analysis and decision-making regarding the necessary maintenance actions.

A record of the event shall be made in the Log of Aircraft Equipment Failures and Malfunctions Identified During Flight Data Processing. If necessary, flight data specialists shall perform additional processing of the flight data to identify the failed component or system of the aircraft, based on a decoding request issued by the Maintenance Department specifying the required list of parameters and the flight phase to be analyzed.

Flight data specialists may also be involved in analyzing the cause of the failure and locating the malfunction in the aircraft system.

If the Air Operator uses automated systems for task generation and maintenance tracking, flight data specialists shall issue the task within that system.

20. Responsibility for performing maintenance work and authorizing the aircraft for operation lies with the Maintenance and Engineering Service (MES). Technical departments may receive processed and analyzed flight data in the form of text files and tables, particularly when requesting retrospective (statistical) analysis of specific recorded aircraft parameters.

The results of statistical analysis are used by technical personnel for in-depth monitoring of aircraft systems' performance in order to determine causes of failures and malfunctions, as well as to analyze operating conditions and regimes of the aircraft.

Анализ ПИ и накопленного систематизированного материала по отказам АТ, наложенное 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.

## 21. Использование оперативных донесений

ПАПД эксплуатанта ВТ предоставляет фактическую информацию, которая дополняет оперативные донесения/донесения о выполнении операций от летного экипажа, наземного экипажа или УВД.

## 22. 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

The analysis of flight data and the accumulated structured materials on aircraft system failures, combined with effective coordination between flight data specialists, operational departments, and diagnostic (reliability) divisions, create favorable conditions to ensure serviceability, reliability, and longevity of aircraft, thereby enhancing overall flight safety.

Authorization to transfer original flight data carriers or processed data to third parties (excluding cases related to investigations of aircraft accidents and incidents) is granted by the head of the operator organization.

The results of flight data processing constitute an informational asset and have commercial value, being the intellectual property of the Air Operator.

Use of flight data in determining the causes of aircraft accidents and incidents shall follow the established procedure for the removal, processing, and subsequent storage of flight data carriers and the use of processed data during investigations.

## 21. Use of Operational Reports

The operator's FDA program provides factual information that complements operational reports / reports on the conduct of operations submitted by the flight crew, ground crew, or air traffic services.

## 22. Incident Investigation

The operator's FDA program enables the acquisition of valuable information for incident investigations and follow-up actions based on technical reports. Quantifiable recorded data serve as a useful means of supplementing situational assessments and information provided by flight crews.

Additionally, FDA data provide an accurate representation of system status and characteristics, which may help determine cause-and-effect interrelationships.



определению взаимозависимости причин и последствий.

### 23. 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.

### 24. 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.

### 25. 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

### 23. Airworthiness Maintenance

To fulfill the airworthiness maintenance function, the operator uses the results of routine measurements and FDAP event data. For example, within the framework of engine performance monitoring programs, engine parameter measurements are conducted to assess operational efficiency, predict potential failures, and assist in maintenance planning.

### 24. Integrated Flight Safety Analysis

The results obtained from the operator's FDAP program are considered as data and information sources for the operator's SMS, in order to gain a more comprehensive understanding of flight safety issues. Automated data collection systems and safety reporting systems complement each other in the collection and processing of flight safety data and information for safety management purposes. Appropriate rules and data protection measures should be implemented to safeguard the confidentiality of FDA data when it is correlated with other data, such as safety reports.

### 25. Analysis and Follow-up Actions

FDA summaries and reviews are compiled on a monthly basis, with any significant events detected within the FDA program being treated as a priority. All data must be analyzed to identify exceedances of specific parameters and undesirable trends, and this information should be communicated to the appropriate personnel through flight reviews and additional dissemination. Any information obtained through the FDA program intended for use in training or incentive initiatives must first be anonymized, unless explicit consent is obtained from all involved personnel.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	3
Редакция Edition	02

необходимо обезличить, если только на это не получено разрешение всего соответствующего персонала.

26. 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.

27. 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 избежание отклонений.

28. 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:

- Достигли ли корректирующие действия поставленных целей?
- Понижена ли степень риска до приемлемого уровня или он непреднамеренно переведен в другую область выполнения операций?
- 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

26. Information on all events detected within FDAP should be archived in a database for as long as it is useful in forming a picture of emerging trends and hazards so that they do not go unnoticed. This database is used to store, categorise, validate and present the data in understandable management reports.

27. All events identified within the framework of the FDA program must be archived in a database for as long as they remain useful for identifying emerging trends and hazard factors, ensuring that none go unnoticed. This database is used to store, classify, validate, and present the data in management reports in an accessible and understandable format.

28. As with any closed-loop process, continuous follow-up monitoring is necessary to assess the effectiveness of any corrective actions taken.

30. An important element in identifying and addressing flight safety issues is feedback to the crew, which may involve obtaining responses to the following typical questions:

- Have the corrective actions achieved their intended objectives?
- Has the risk level been reduced to an acceptable level, or has it inadvertently shifted to another area of operations?
- Have any new hazards emerged in flight operations as a result of the implemented corrective actions?

It is necessary to document both positive and negative experiences and compare the program's planned objectives with the expected outcomes. This will serve as a basis for reviewing the FDAP and continuously improving the program.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	3
Редакция Edition	02

послужит основой для пересмотра ПАПД и постоянного совершенствования программы.

**29. 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.

30. 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 предоставленная 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.

**29. FDA Data Protection**

The integrity of the FDA program depends on the proper protection and safeguards of the collected data. Any disclosure of information that does not comply with the principles of protection of flight safety data, safety information, and related sources, as outlined in ARKR-19, may hinder future reporting of such data and information. This could have a significant negative impact on flight safety and may also harm cooperation with the relevant flight crew, engineering, technical, or other operational personnel during the investigation and documentation of an FDAP event.

30. The FDA program also contributes to obtaining information about observable hazards or unintentional errors that may occur during aircraft operations. In such cases, the Operator may introduce certain incentives for reporting within the FDAP framework. For example, in the case of errors or unintentional violations identified through FDA, disciplinary measures may not be applied. In such cases, the reported information must be used exclusively for flight safety purposes. This approach should be "non-punitive" in nature, as it provides protection for sources of information to encourage regular reporting, thereby continuously improving flight safety performance. While the nature and scope of a non-punitive policy may vary between operators, its overall goal is to foster an appropriate reporting culture and proactively identify potential safety deficiencies.

31. 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;
- д) максимально возможное и необратимое обезличивание файлов полетных данных по истечении времени, необходимого для их анализа.

### 32. 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.

### 33. 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

31.The following measures may contribute to creating a climate of trust regarding the protection of FDAP data:

- a) development and adherence to agreements on proper interaction/contracts and the use of FDAP data between the operator's management and flight crews, engineering and technical personnel, and operational staff;
- b) implementation of protocols that limit the number of individuals with access to such data;
- c) strict control to ensure secure storage of data collected during a specific flight;
- d) prompt action by management to address identified operational issues;
- e) maximum possible and irreversible anonymization of flight data files after the period necessary for their analysis has passed.

### 32. Development and Implementation of an FDA

In developing and implementing an FDA program, the air operator shall take into account the following:

- experience gained from previous FDA program implementations;
- tangible safety and cost/benefit advantages;
- significant commitments in terms of time, capital investment, and human resources.

### 33. FDA Program Personnel

The number of personnel responsible for implementing the FDA program may vary—from a single specialist handling a small aircraft fleet to a dedicated section in the case of a large fleet. However, it is recommended that the FDA program be implemented by a specifically assigned team of highly specialized staff with adequate technical resources. Alternatively, the air operator may contract out the implementation of the FDA program to a third party while retaining overall responsibility for the program's execution.

полетных данных другой стороне, сохраняя при этом общую ответственность за выполнение такой программы.

34. Ниже приводится описание функций, для реализации каждой из которых не всегда требуется отдельная должность, возможно совмещение должностей.

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) Представитель летного экипажа. Таким лицом может быть руководитель в области летной эксплуатации или эквивалентный

35. The functions described below do not necessarily require separate positions; one person may perform multiple roles.

**a) FDA Program Responsible Person**

This individual acts independently from other management staff and prepares recommendations characterized by a high level of objectivity and impartiality. The person should possess strong analytical skills, presentation abilities, and management experience, along with qualifications in technical and/or flight operations. These duties should be assigned to those responsible for flight safety or to personnel directly subordinate to the person responsible for flight safety.

**b) Flight Data Interpreter/Decoder**

This person is an experienced pilot with substantial flight time on specific aircraft types and familiarity with the operator's aircraft fleet and route network. Their in-depth knowledge of SOPs, aircraft handling characteristics, airports, and routes is essential for interpreting FDAP data in the proper context.

**c) Technical Data Interpreter/Decoder**

This technical expert analyzes FDAP data from the perspective of aircraft systems operation. They are familiar with data requirements related to engines, structural components, and systems, as well as any other technical monitoring programs used by the operator.

**d) Flight Crew Representative**

This position may be held by a flight operations manager or an equivalent specialist designated

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 безопасности полетов для укрепления доверия как со стороны членов летного экипажа, так и руководящего состава. Кроме того, представитель летного экипажа должен быть осведомлен о политике и процедурах в части ПАПД, прошедшего подготовку по использованию инструментария ПАПД.

е) Специалист по инженерно-техническому обеспечению. Данный сотрудник является специалистом по авиационному радиоэлектронному оборудованию, осуществляющим контроль за эксплуатационной надежностью FDR. Фактически ПАПД может использоваться для осуществления контроля за качеством параметров полета, поступающих в FDR, и регистратор ПАПД/QAR, и тем самым обеспечивать поддержание эксплуатационной надежности системы регистрации полетных данных. Этот специалист должен обладать знаниями ПАПД и соответствующих систем, необходимых для реализации программы.

ф) Координатор по вопросам безопасности полетов. Этот специалист проводит перекрестное сопоставление информации ПАПД с информацией из других источников данных (таких, как программы эксплуатанта по обязательному и конфиденциальному представлению донесений об инцидентах и LOSA) и СУБП эксплуатанта, создавая тем самым убедительный комплексный контекст для изучения всей информации. Эта функция может обеспечить понижение степени дублирования последующих расследований.

г) Оперативный сотрудник по повторной обработке информации и администратор. Это

by the operator to confidentially discuss FDAP-detected events with relevant flight crew. This person may be the only one allowed to match identifying information to a specific event. The role requires integrity, sound judgment, interpersonal skills, and a safety-focused mindset to build trust with both crew and management. The representative must be knowledgeable of the operator's FDAP policies and procedures and trained in the use of FDA tools.

**e) Maintenance and Engineering Specialist**

This employee specializes in avionics and monitors the operational reliability of the FDR. FDA programs can be used to assess the quality of flight parameters recorded by the FDR or FDA/QAR units, thus supporting the continued reliability of the flight data recording system. This person must understand FDAP concepts and systems relevant to program execution.

**f) Flight Safety Coordinator**

This person cross-references FDAP data with other sources (such as mandatory and confidential reporting systems or LOSA) and integrates it into the operator's SMS framework to create a comprehensive safety picture. This role may reduce redundant follow-up investigations.

**g) FDAP Data Reprocessing and Administrative Officer**

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.

35. 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

36. 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.

This individual is responsible for the daily operation of the system, report preparation, and analysis. Familiar with general operational conditions, the specialist ensures smooth execution of the FDA program. Operators may also engage external providers offering specialized FDAP services.

35. FDA program personnel must have appropriate training in the use of FDAP tools and at least two years of continuous experience in flight data analysis. They are also required to sign a non-disclosure agreement regarding confidential information.

Periodic training is required in the following cases:

- if there is a break in FDA-related duties of more than one year;
- upon the introduction of new flight data analysis software;
- when a new aircraft type, equipment, or system is introduced that affects flight characteristics and parameters recorded by the FDR and FDA/QAR recorders.

36. Training and instruction for FDA program personnel shall include:

- A “Flight Data Monitoring” training course or an equivalent course at appropriate training centers, in accordance with the training program requirements for personnel responsible for or involved in the implementation of the Operator’s FDA program. Refresher or recurrent training in this course must be completed at least once every five years;

A theoretical training course, or an equivalent course, on flight data analysis for the relevant aircraft type at appropriate training centers, in accordance with the training program requirements for personnel responsible for or involved in the implementation of the Operator’s FDA program.



**Приложение 4**  
**Appendix 4**

**Согласование Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)**

**Coordination of the Safety Management Manual (SMM)**

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.

1. This Appendix serves as guidance material for the air operator in developing a general manual (or document) on the Safety Management System (SMS) and defines the conceptual framework and relevant elements of the SMS.

2. It may be a standalone SMS Manual or a dedicated section/chapter on SMS incorporated into the approved Operations Manual.

3. To create its general SMS Manual, the air operator uses the format and content (table of contents) proposed in this Appendix and adapts them according to its objectives. The content will depend on the specific SMS framework and elements applicable to the operator.

4. The description under each element should reflect the scale and complexity of the air operator's SMS processes.

5. The Manual also serves as a means to communicate the SMS framework to the operator's personnel and relevant external service providers. In order for the SMS to be accepted as an official document of the air operator, it must be coordinated with the Civil Aviation Authority (CAA) in accordance with the requirements of ARKR-19.

6. A distinction must be made between the SMS Manual and the operator's operational documentation. The latter includes both historical and current records as well as documents created during the implementation of various SMS processes. These serve as documentary evidence of the ongoing SMS activities of the air operator.

7. The SMS Manual, including a description of the safety documentation system, must meet the quality system requirements of the air operator, where applicable, in accordance with Appendix 15 of ARKR-6 Part 1 and Appendix 11 of ARKR-6 Part 3, as well as this Instruction



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

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.

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 оценку документации и инспекция по месту основной деятельности заявителя/эксплуатанта ВТ. Его цель – подтвердить, что элементы РУБП документированы, установлены, готовы к использованию и внедряются. Объем выполняемой инспекционной проверки по

The air transport operator. A member of the commission/inspector uses this checklist to document the results of the SMS audit of the applicant/operator. The Safety Management Manual (SMM) shall be approved by the accountable executive of the air operator, coordinated with the Head of Flight Operations of the Civil Aviation Authority, and shall also be reviewed and approved by the commission member/inspector who conducted the assessment of the SMM, as well as by the SMS Manager and the quality system of the air operator.

8. The SMS Manual (SMSM) shall reflect all aspects of the Safety Management System, including:

- a safety policy and objectives statement, which clearly outlines safety matters and emergency response planning;
- safety risk management, which includes hazard identification processes and risk assessment and mitigation processes;
- safety assurance, including monitoring of safety performance and the ability to conduct investigations;
- and safety promotion, including training and awareness.

9. Determining the acceptability of the Safety Management Manual (SMM) is an important part of the overall certification process and the ongoing maintenance of the Safety Management System (SMS) during the operator's activities.

The commission member/inspector shall carry out an inspection of the air operator in accordance with the procedures described in this Instruction.

The SMS-related inspection conducted as part of the Air Operator Certificate (AOC) issuance process and the issuance of operational specifications for a new aircraft type is a two-step process consisting of documentation review and an on-site inspection at the main base of the applicant/operator.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

основному месту деятельности эксплуатанта ВТ по СУБП, определяется по результатам обзора документации, имеющихся несоответствий, замечаний и любой/иной информации, обнаруженной во время инспекционной проверки не только области СУБП, но и других направлений деятельности, таких как летная эксплуатация или летная годность ВС.

The purpose of this inspection is to confirm that the elements of the SMM are documented, established, ready for use, and being implemented.

The scope of the SMS inspection at the main base of the air operator is determined based on the results of the documentation review, any identified non-conformities, observations, and any other relevant information found during the inspection — not only in the SMS area, but also in other areas such as flight operations or aircraft airworthiness.

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.

10. The purpose of the documentation assessment is to identify any omissions or deficiencies in the submitted documentation with respect to the fundamental requirements of the aviation legislation of the Kyrgyz Republic in the field of flight safety.

During the initial certification of an air operator, the documentation assessment phase is not intended to determine whether the described policies, procedures, and processes are effective.

This part of the certification is a desk review that does not involve visiting the airline and is intended to confirm that the applicant has documented their SMM in a way that meets the applicable requirements.

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

11. A commission member/inspector should consider two structural aspects when reviewing documentation, as some sections will apply to the entire air operator, while others may apply only to a specific aspect:

- индивидуальный аспект – это политики, процессы и процедуры, относящиеся к определенной области эксплуатации.

- Corporate aspect – policies, processes, and procedures documented and harmonized across all regulated areas of the air operator; and

- Individual aspect – policies, processes, and procedures related to a specific area of operations.

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.

- Individual aspect – policies, processes, and procedures related to a specific area of operations.

The focus of the documentation review is to prepare for the on-site assessment by gaining an overall view and understanding of the applicant/operator's SMM and its readiness for certification.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

12. Основные шаги обзора документации включают следующее:

a) 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

b) *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.

c) *Предварительный обзор.* Член комиссии/инспектор проводит предварительный обзор документации, представленный для проверки ее полноты с учетом инструктивного документа по проверке документации.

d) *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.

e) *Обзор документации.* Член комиссии/инспектор завершает оценку документации и документирует результаты в контрольную карту по оценке РУБП эксплуатанта воздушного транспорта по проверке документации, а также определяет любые несоответствия в разделе комментариев контрольной карты по проверке документации.

Цель обзора документации состоит в том, чтобы удостовериться, что требования к СУБП полностью рассмотрены в представленной документации. Член комиссии/инспектор должен проверить, существует ли политика

12. The main steps of the documentation review include the following:

a) In preparation for conducting the SMM review at the relevant stage of certification, the commission member/inspector provides the applicant with the guidance material on reviewing the SMM contained in this Instruction and requests the applicant/operator to include references to the operator's documentation and other necessary information required in the relevant sections of the air operator's SMM evaluation checklist and the SMS evaluation checklist.

b) *Receipt of the application from the applicant/air operator.* As part of Phase II of the certification process, the applicant/air operator submits, along with the official application, a draft of the SMM and the air operator's SMM evaluation checklist, as well as the air operator's SMS evaluation checklist with completed references for the SMM documentation review.

c) *Preliminary review.* The team member/inspector conducts a preliminary review of the documentation submitted to verify its completeness in accordance with the guidance document for documentation review.

d) *Request for missing documents.* The team member/inspector is responsible for timely correspondence with the applicant/operator regarding the provision of missing documentation, with mandatory notification of the certification commission chairperson and the operator's coordinator.

e) *Documentation review.* The team member/inspector completes the evaluation of the documentation and records the results in the Safety Management Manual (SMM) Evaluation Checklist for the Air Operator's documentation review, and identifies any nonconformities in the comments section of the documentation review checklist.

The purpose of the documentation review is to ensure that the SMS requirements are fully addressed in the submitted documentation. The team member/inspector must verify that a safety policy exists and is supported by



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

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.

f) *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.

g) *Обзор исправлений документации.* Член комиссии/инспектор проверяет любые поправки и дополнения к РУБП эксплуатанта ВТ и обеспечивает соответствие документации требованиям СУБП.

h) *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 проверки заявителя/эксплуатанта ВТ по месту основной деятельности в соответствии с приложением 5 и

appropriate procedures. The documentation should be complete, comprehensive, with proper cross-references, clear, and readable. Although detailed processes and procedures may be outlined in several documents separate from the SMM or another main document.

f) *Discrepancies.* All observed non-conformities must be thoroughly recorded in the comments/remarks section of the Safety Management Manual (SMM) Evaluation Checklist of the Air Operator and communicated to the applicant/operator in written form using a text editor. The certification team member/inspector must clearly define the problem area and justify why it is deemed inadequate, incomplete, or non-compliant. The procedure for resolving comments/non-conformities related to the SMS shall be carried out in accordance with paragraphs 81, 87, 88, 89, 90, and 91 of the Certification Guidelines for Air Operators of the Kyrgyz Republic, approved by Order No. 130 of the Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic dated 16.02.2023.

g) *Review of Documentation Revisions.* The certification team member/inspector reviews any amendments and additions to the Safety Management Manual (SMM) of the air operator and ensures that the documentation complies with the requirements of the Safety Management System (SMS).

h) *Conclusion of Documentation Review.* Upon successful completion of the documentation assessment at Stage III of certification, the certification team member/inspector completes the Safety Management Manual (SMM) Evaluation Checklist for the air operator. This does not constitute the initial assessment of the SMS itself but confirms that all available documentation of the applicant/air operator has been reviewed in accordance with the SMS requirements, and that the process can proceed to the on-site evaluation of the applicant/air operator at their principal place of business in



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

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:

Руководство по управлению безопасностью (СУБП) должно быть основным инструментом для донесения подхода к обеспечению безопасности до всех сотрудников оператора.

СУБП должно документировать все аспекты управления безопасностью, включая политику в области безопасности, цели, процедуры и индивидуальные обязанности в сфере безопасности.

- а) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- б) ссылки на любые применимые нормативно-правовые требования к СУБП;
- с) описание системы;
- д) информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих

accordance with Appendix 5 and the SMS Evaluation Checklist of the present Instruction as part of Stage IV of the certification.

13. The assessment of the SMM may be conducted based on a review of specific aspects within the framework of the air operator's oversight activities.

14. The Safety Management Manual also serves as the main tool for the exchange of safety-related information between the air operator and key stakeholders in the field of aviation safety—such as the Civil Aviation Authority and other service providers—for the purpose of regulatory alignment, evaluation, and subsequent monitoring of the SMS. The SMM may exist as a stand-alone document or be integrated with other organizational documents of the air operator. If the provisions of the SMS are already detailed in existing documents, it is sufficient to provide appropriate references to those documents. The SMS document must be updated in a timely manner. Any proposed changes to the SMM must be coordinated with the Civil Aviation Authority, as this manual is a regulated document.

15. The Safety Management Manual (SMM) must contain a detailed description of the air operator's policies, processes, and procedures, including:

The safety management manual (SMM) should be the key instrument for communicating the approach to safety for the whole of the operator. The SMM should document all aspects of safety management, including the safety policy, objectives, procedures and individual safety responsibilities

- а) a statement of the safety policy and objectives;
- б) references to any applicable legal and regulatory requirements related to the SMS;
- с) a description of the system;
- д) information on safety responsibilities and the key personnel responsible for flight safety;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;

е) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;

ф) описание процессов и процедур выявления опасных факторов и оценки риска для безопасности полетов;

г) описание процедур расследований в области безопасности полетов;

х) 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;

ж) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;

к) описание процедур внутренней проверки;

л) описание процедур управления изменениями; (управление изменениями (включая организационные изменения, касающиеся обязанностей в области безопасности);

м) описание процедур управления документооборотом/ведение документации СУБП;

н) план действий на случай аварийной обстановки или чрезвычайных ситуаций.

о) описание процедур программы анализа полетных данных.

16. Учетные записи по СУБП следует хранить и содержать с соблюдением установленных сроков хранения документов.

Типовые учетные записи по СУБП должны включать:

а) реестр опасных факторов и отчеты об опасных факторах и безопасности полетов;

б) SPI и SPT, связанная с ней информация;

с) учет завершенных оценок факторов риска для безопасности полетов;

д) учет внутренних проверок или пересмотров СУБП;

е) учет внутренних проверок;

ж) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;

e) a description of the processes and procedures for voluntary and mandatory safety reporting systems;

f) a description of the processes and procedures for hazard identification and safety risk assessment;

g) a description of the procedures for conducting safety investigations;

h) a description of procedures for establishing and monitoring safety performance indicators (SPIs);

i) a description of the processes, procedures, and communication mechanisms related to SMS personnel training;

j) a description of safety information sharing procedures;

k) a description of internal audit procedures;

l) a description of change management procedures; (management of change (including organisational changes with regard to safety responsibilities);

m) a description of SMS documentation management and record-keeping procedures;

n) an emergency response or contingency plan;

о) a description of the flight data analysis programme (FDAP) procedures.

16. SMS records should be retained and maintained in accordance with the established document retention periods.

Typical SMS records should include:

а) registry of hazards and reports on hazards and flight safety;

б) SPI and SPT-related information;

с) records of completed safety risk assessments;

д) records of internal SMS reviews or audits;

е) records of internal inspections;

ж) records of personnel training activities on SMS and flight safety;



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

- g) протоколы заседаний комитета и рабочих групп по безопасности полетов;  
h) план внедрения СУБП;  
i) анализ недостатков в поддержку плана внедрения.
- g) minutes of safety committee and working group meetings;  
h) SMS implementation plan;  
i) analysis of deficiencies in support of the implementation plan.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

**Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта ВТ  
Checklist for the Assessment of the SMS Manual (SMM) of the Air Operator**

Наименование эксплуатанта ВТ (ЭВТ): Name of the Commercial Air Operator (CAO):			Область проверки инспектора: Area of Inspector's Assessment:				
Место оценки: Assessment Location:		Дата (год/месяц/день): Date (YYYY/MM/DD):	ФИО инспектора: Inspector's Full Name:				
Цель проверки: Purpose of Assessment:							
Вопрос оценки Assessment Question		Ссылка на документ ЭВТ Reference to CAO Doc	C	NC	//A	Примечание Remarks	
Структура Structure	1	Заголовок раздела Section Title					
	2	Лист регистрации ревизий, изменений и дополнений Revision, Amendment and Supplement Registration Sheet					
	3	Перечень действующих страниц List of Current Pages					
	4	Содержание Table of Contents					
	5	Назначение и цель Purpose and Objective					
	6	Термины, определения и сокращения Terms, Definitions, and Abbreviations					
	7	Перечень держателей экземпляров РУБП List of SMM Copy Holders					
	8	Контроль документооборота (Описание, как будет осуществляться обновление (актуализация) руководств(а) и каким образом эксплуатант обеспечит, чтобы все сотрудники, участвующие в обеспечении безопасности полетов, получали самый последний вариант руководства) Document Control (Description of how the manual(s) will be updated and how the operator will ensure that all personnel involved in flight safety are provided with the most current version of the manual)					
	-	Документы на бумажных носителях или созданные в контролируемой электронной среде и список для рассылки документов. Documents on Hard Copy or Created in a Controlled Electronic Environment and Distribution List					
	-	Взаимосвязь между руководством по СУБП и другими существующими руководствами, такими как руководство по контролю технического обслуживания (MCM) или руководство по летной эксплуатации. Relationship Between the SMM and Other Existing Manuals, Such as the Maintenance Control Manual (MCM) or Flight Operations Manual (FOM)					
	-	Процесс периодического пересмотра/ревизии руководства и соответствующих форм и документов для обеспечения их соответствия требованиям, адекватности и					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

<b>Сфера деятельности и интеграция системы управления безопасностью полетов Scope of Activities and Integration of the Safety Management System (SMS)</b>	9	эффективности/система внесения поправок и изменений Process for Periodic Review/Revision of the Manual and Related Forms and Documents to Ensure Compliance, Adequacy, and Effectiveness / System for Amendments and Revisions					
		- Процесс реализации и согласования с ОГА. Implementation and Approval Process with the State Civil Aviation Authority (SCAA)					
	9	<b>Нормативные требования</b> (Представить существующие нормативные положения и инструктивный материал по СУБП для справок, ссылок и ознакомления всех участников процесса) Regulatory Requirements (Present existing regulatory provisions and guidance materials on SMS for reference, citation, and familiarization of all process participants)					
	-	a) Разъяснить существующие нормативные положения и Инструкции СУБП. Включить сроки их соблюдения и ссылки на консультативные материалы в соответствующих случаях. a) Clarify existing SMS regulatory provisions and guidance. Include compliance timelines and references to advisory materials where applicable.					
	-	b) Справочные документы для перекрестных ссылок b) Reference documents for cross-referencing.					
	-	c) Там, где необходимо, разъяснить значение и последствия применения нормативных положений для организации. c) Where necessary, explain the meaning and implications of regulatory provisions for the organization.					
	-	d) При необходимости, установить взаимосвязь с другими требованиями и Инструкциями, связанными с безопасностью полетов, d) Establish links with other requirements and guidance materials related to flight safety, where applicable.					
	10	<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 необходимо описание масштаба эксплуатационных процессов и оборудования, необходимых для выполнения программы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска (HIRM). Scope of Activities and Integration of the Safety Management System (SMS) A description of the organization's direction, scope of activities, and aviation-related resources to which the provisions of the SMS apply. This should include the scale of operational processes and equipment required to implement the organization's Hazard Identification and Risk Management (HIRM) program.					
	-	Описание характера авиационной деятельности организации и ее положение или роль в отрасли в целом. A description of the nature of the organization's aviation activities and its position or role within the aviation industry as a whole.					
	-	Определить основные области, отделы, производственные участки и объекты организации, в которых применяется СУБП.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		Identification of the main areas, departments, operational sites, and facilities within the organization where the SMS is applied.					
	-	<p>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.</p> <p>Identification of the key processes, activities, and equipment required to implement the organization's HIRM program, particularly those related to flight safety. If the scope, processes, and equipment associated with the HIRM program are described in excessive detail or are too voluminous, this information may be included in a supplementary document, if applicable.</p>					
	-	<p>Если СУБП будет применяться в группе взаимосвязанных организаций или подрядчиков, необходимо определить и документировать такую интеграцию и связанную с этим ответственность в установленном порядке.</p> <p>If the SMS is to be applied across a group of interrelated organizations or contractors, such integration and the associated responsibilities must be defined and documented accordingly.</p>					
	-	<p>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.</p> <p>If the organization has other relevant control and management systems, such as a Quality Management System (QMS), Occupational Health and Safety and Environmental Protection System (OHS&amp;EP), or Security Management System (SeMS), their relationship with the SMS must be identified, if applicable.</p>					
<b>Политика в области безопасности полетов</b> <b>Flight Safety Policy</b>	<b>11</b>	<p><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) <b>Flight Safety Policy</b> (A description of the organization's intent, management principles, and commitment to enhancing flight safety in the context of a product or service provider. The flight safety policy statement should be as concise as a company's programmatic declaration.)</p>					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		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. The flight safety policy must be appropriate to the scope and complexity of the organization's operations and structure.					
	-	Политика в области безопасности полетов утверждается и визируется ответственным руководителем. The flight safety policy contains a statement of the organization's intent, management principles, and commitment to the continuous improvement of flight safety.					
	-	Политика в области безопасности полетов популяризуется ответственным руководителем и другими членами руководства. The flight safety policy is approved and endorsed by the Accountable Executive.					
	-	Политика в области безопасности полетов периодически пересматривается. The flight safety policy is reviewed periodically.					
	-	Сотрудники всех уровней участвуют в создании и поддержании системы управления безопасностью полетов. Employees at all levels participate in the development and maintenance of the Safety Management System.					
	-	Политику в области безопасности полетов доводят до сведения всех сотрудников, чтобы ознакомить их с индивидуальными обязательствами по обеспечению безопасности полетов. The flight safety policy is communicated to all personnel to ensure they are aware of their individual responsibilities for flight safety.					
<b>Содержание политики безопасности Contents of the Flight Safety Policy</b>	<b>12</b>	<b>Содержание политики безопасности</b> (Политика безопасности соотносится к сфере деятельности организации и ее сложности содержит:) <b>Contents of the Safety Policy</b> (The safety policy corresponds to the scope and complexity of the organization's operations and includes <sup>②</sup> )					
	-	Обязательства эксплуатанта ВТ по постоянному повышению уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, цели, намерения и гарантии в области обеспечение безопасности полетов, являющейся первоочередной обязанностью старшего руководства; The air operator's commitment to the continuous improvement of flight safety performance, including the objectives, intentions, and assurances that flight safety is a primary responsibility of senior management;					
	-	Сведения по содействию формирования и поддержанию в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		Information on promoting and maintaining a positive safety culture within the organization;					
-		Сведения по соблюдению всех применимых нормативно-правовых требований Information regarding compliance with all applicable legal and regulatory requirements;					
-		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 устранивая любые недостатки. A clear statement on the allocation of necessary resources for implementing the flight safety policy to provide safe products and services, and managing resources to anticipate and eliminate any deficiencies;					
-		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 The procedure for reporting safety-related data, to encourage the reporting of safety concerns and to inform personnel of the disciplinary policy applied in the event of safety occurrences or safety-related reporting;					
-		Указания, действия, относящиеся к деятельности эксплуатанта ВТ в авиационной отрасли, неприемлемые, и включающие условия, при которых дисциплинарные меры применяются не будут Guidance on activities related to the air operator's aviation operations that are deemed unacceptable, including the conditions under which disciplinary action will not be taken;					
-		Политику защиты данных и информации о безопасности полетов, а также лиц, сообщающих такие данные A policy for the protection of flight safety data and information, as well as the protection of individuals who report such data;					
-		Данные о том, что политика безопасности сообщается всем сотрудникам с намерением, чтобы они были осведомлены о своих индивидуальных обязательствах в отношении обеспечения безопасности полетов A statement that the safety policy is communicated to all personnel with the intent to make them aware of their individual responsibilities in ensuring flight safety;					
-		Периодическую ревизию политики обеспечения безопасности полетов старшим руководством и/или комитетом по безопасности полетов.					

		Periodic review of the safety policy by senior management and/or the safety committee.					
<b>Политика качества Quality Policy</b>	<b>13</b>	<b>Политика качества Quality Policy</b>					
	-	Система менеджмента качеством (СМК) определяет и устанавливает политику и цели эксплуатанта ВТ в отношении качества The Quality Management System (QMS) defines and establishes the policy and objectives of the air operator (AO) with regard to quality.					
	-	СМК включает процедуры мониторинга результатов деятельности всех структурных подразделений The QMS includes procedures for monitoring the performance results of all organizational units.					
<b>Планирование безопасности Safety Planning</b>	<b>14</b>	<b>Планирование безопасности Safety Planning</b>					
	-	Эксплуатант ВТ должен утвердить и поддерживать план управления безопасностью для того, чтобы соответствовать целям безопасности, описанным в Политике The Air Operator (AO) must establish and maintain a Safety Management Plan in order to meet the safety objectives described in the Policy.					
	-	Анализ недостатков и план внедрения СУБП Gap Analysis and SMS Implementation Plan					
<b>Цели в области безопасности и полетов Flight Safety Objectives</b>	<b>15</b>	<b>Цели в области безопасности полетов Flight Safety Objectives</b>					
	-	Эксплуатант ВТ установил цели в области безопасности полетов, чтобы определить, каких результатов он намерен достичь в деле обеспечения безопасности полетов The air operator has established flight safety objectives to define the outcomes it intends to achieve in ensuring flight safety.					
	-	Цели обеспечения безопасности полетов установлены Flight safety objectives have been formally established.					
	-	Цели обеспечения безопасности полетов выражены в общем заявлении с описанием обязательств организации по обеспечению безопасности полетов. The objectives are expressed in a general statement outlining the organization's commitment to flight safety.					
	-	Определен официальный процесс разработки ряда взаимосвязанных целей по обеспечению безопасности полетов. An official process for developing a set of interrelated flight safety objectives has been defined.					
	-	Цели обеспечения безопасности полетов оглашены и распространены. The flight safety objectives are communicated and disseminated.					
	-	Выделены ресурсы для достижения этих целей.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

		Resources have been allocated to achieve these objectives.					
		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)) The flight safety objectives are linked to safety performance indicators (SPIs) and safety performance targets (SPTs) to facilitate appropriate monitoring and measurement.					
<b>Обязательства и ответственность руководства Management Commitment and Responsibility</b>	<b>16</b>	<b>Роли и обязанности</b> (Описание полномочий, обязанностей и ответственности персонала, участвующего в реализации СУБП в обеспечении безопасности полетов). <b>Roles and Responsibilities</b> (Description of authorities, duties, and responsibilities of personnel involved in the implementation of the SMS to ensure flight safety)					
	-	Ответственный руководитель <u>Accountable Executive</u>					
	-	Обязанности и полномочия ответственного руководителя <u>Duties and Authority of the Accountable Executive</u>					
	-	Окончательная ответственность и право принятия окончательного решения ответственным руководителем в соответствии с сертификатом и эксплуатационными спецификациями изложены в его должностной инструкции The final responsibility and authority to make decisions by the accountable executive, in accordance with the certificate and the operational specifications, are outlined in their job description.					
	-	Виды ответственности, которые не могут быть делегированы <u>Types of responsibilities that cannot be delegated</u>					
	-	Схема иерархии ответственности в сфере СУБП эксплуатанта ВТ <u>Hierarchy of Responsibility Structure within the SMS of the Air Operator</u>					
	-	Ответственность обязанности руководящего персонала эксплуатанта ВТ за управление безопасностью полётов <u>Responsibility and Duties of the Management Personnel of the Air Operator for Safety Management</u>					
	-	Ответственность и обязанности иного персонала и сотрудников, участвующих в исполнении функций, поддерживающих производство безопасной продукции и осуществление безопасной деятельности <u>Responsibility and Duties of Other Personnel Involved in Functions Supporting the Production of Safe Products and the Conduct of Safe Operations</u>					
	-	Определены и документально оформлены полномочия, обязанности и ответственность					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		персонала, участвующего в реализации СУБП, на всех уровнях организации. (должностные инструкции и т.п.) The authorities, duties, and responsibilities of personnel involved in the implementation of the SMS at all levels of the organization are defined and documented (e.g., job descriptions, etc.).					
<b>Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций Responsibilities and Duties Concerning External Organizations</b>	17	Взаимодействие СУБП эксплуатанта ВТ и системой обеспечения безопасности полетов внешнего поставщика услуг  Interaction between the SMS of the air transport operator and the safety management system of the external service provider					
<b>Назначение ответственного лица по вопросам безопасности полетов (далее - МБП) Appointment of the person responsible for flight safety (hereinafter - SMS Manager)</b>	18	Ответственность, обязанности, функции и полномочия МБП, изложенные в его должностной инструкции Responsibility, duties, functions, and authority of the SMS Manager, as outlined in their job description.  - Назначение ответственного лица по безопасности полетов (МБП) Appointment of the person responsible for flight safety (SMS Manager).  - МБП не принимает непосредственного участия в эксплуатационных процессах эксплуатанта ВТ The SMS Manager does not directly participate in the operational processes of the air operator.  - МБП не выполняет каких-либо иных обязанностей, кроме вопросов безопасности полетов и СМК, которые могут конфликтовать или снизить ответственность СУБП менеджера The SMS Manager does not perform any duties other than those related to flight safety and the Quality Management System (QMS) that could conflict with or diminish the responsibilities of the SMS Manager.  - МБП входит в состав общей управленческий персонал эксплуатанта ВТ и имеет прямую подчиненность и отчетность ответственному руководителю относительно внедрения и функционирования СУБП. The SMS Manager is part of the overall management personnel of the air operator and reports directly to the Accountable Executive regarding the implementation and functioning of the Safety Management System (SMS).					
<b>Ответственность за обеспечение безопасности полетов</b>	19	Создание комитета по БП, который рассматривает СУБП и его показатели безопасности полетов. Establishment of a Safety Committee that reviews the Safety Management System (SMS) and its safety performance indicators.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

<b>Responsibility for ensuring flight safety</b>	-	Функции комитета по БП Functions of the Safety Committee.					
	-	Участие и функции МБП в комитете по БП Participation and functions of the SMS Manager in the Safety Committee					
	-	Создание рабочей группы по вопросам БП Establishment of a Safety Working Group					
	-	Функции рабочей группы по вопросам БП Functions of the Safety Working Group					
<b>Представление, обработка и управление данными о безопасности полетов Presentation, Processing, and Management of Safety Data</b>	20	<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). <b>Submission, Processing, and Management of Safety Data</b> (The description of the safety data reporting system must include both the reactive component (e.g., reports on aviation accidents or incidents) and the proactive component (e.g., reports on identified hazards). The description should cover the following elements of the respective safety data reporting systems: report format, confidentiality, recipients, procedures for investigation and assessment, corrective/preventive measures, and report dissemination.)					
	-	Описание процедуры фиксирования внутренних событий, включая авиационные происшествия, инциденты и другие происшествия, входящие в сферу действия СУБП. Description of the Procedure for Recording Internal Events, including aviation accidents, incidents, and other occurrences falling within the scope of the Safety Management System (SMS).					
	-	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. The distinction between mandatory reports (such as aircraft accidents, serious incidents, major malfunctions, etc.) that must be notified to the CAA, and the reporting of routine minor occurrences that remain internal to the air operator.					
	-	Система добровольного и конфиденциального представление данных об опасных факторах и происшествиях, предусматривающая защиту данных и личности информатора от раскрытия. Voluntary and confidential reporting system for hazards and occurrences, providing protection of data and the identity of the reporter from disclosure.					
	-	Процедуры представления данных о безопасности полетов просты, доступны и соответствуют масштабу деятельности эксплуатанта ВТ					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

<b>План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) Emergency Response Plan (ERP)</b>	<b>21</b>	The flight safety data reporting procedures are simple, accessible, and appropriate to the scale of the air operator's activities.					
		- Представление данных в секторе происшествий с серьезными последствиями и соответствующие рекомендации адресуются руководителям соответствующего уровня и рассматриваются ими. The reporting of data related to high-consequence occurrences and the associated recommendations are addressed to the appropriate level of management and reviewed by them.					
		- Донесения собираются в соответствующей базе данных, чтобы облегчить проведение необходимого анализа. Reports are collected in the relevant database to facilitate the necessary analysis.					
		- Программа анализа полетных данных Flight Data Analysis (FDA)					
		- Программа анализа полетных данных предусматривающая защиту данных и принцип «некарательной» политики эксплуатанта ВТ Flight Data Analysis (FDA) that ensures data protection and incorporates the operator's “non-punitive” policy.					
		<b>План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) Emergency Response Plan (ERP)</b>					
	<b>21</b>	- ERP соответствует масштабу, характеру и сложности структуры и производственной деятельности эксплуатанта ВТ The ERP corresponds to the scale, nature, and complexity of the structure and operational activities of the air operator.					
		- 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 The air operator includes in the ERP possible or likely emergency/crisis scenarios related to its operations, taking into account the execution of drills and exercises for these scenarios in accordance with the approved ERP training plan.					
		- ERP предусматривает необходимую интеграцию с внешними поставщиками услуг/подрядчиками, отраженных в схеме по взаимодействии с соответствующими организациями, органами и ведомствами The ERP provides for the necessary integration with external service providers/contractors, as reflected in the interaction scheme with relevant organizations, authorities, and agencies.					
		- Имеются сведения о периодической пересмотра/ревизии ERP для обеспечения его актуальности и эффективности. There is evidence of periodic review/revision of the ERP to ensure its relevance and effectiveness.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

	-	Контрольные карты проведения для лиц, задействованных в группе оперативного реагирования в случае крупного авиационного происшествия Checklists for personnel involved in the rapid response team in the event of a major aviation accident					
	-	Схемы: -Организационная структура группы оперативного реагирования в случае авиационного происшествия - Схема оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах ГА на территории Кыргызской Республики - Схема оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах ГА за пределами Кыргызской Республики - Схема взаимодействия при получении аварийной информации от международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ» Schemes: - Organizational structure of the rapid response team in the event of an aviation accident - Notification scheme for civil aviation accidents and incidents within the territory of the Kyrgyz Republic - Notification scheme for civil aviation accidents and incidents outside the territory of the Kyrgyz Republic - Interaction scheme for receiving emergency information from the international satellite search and rescue system "COSPAS-SARSAT"					
	-	Функции и обязанности лиц, задействованных в ERP Functions and responsibilities of personnel involved in the Emergency Response Plan (ERP)					
	-	Программа подготовки по ERP. Периодичность проведения тренингов Emergency Response Plan (ERP) Training Program. Frequency of Training Sessions					
	-	Тренинги или упражнения ERP выполняются в соответствии с планом ERP training or exercises are conducted in accordance with the plan.					
	-	Результаты проведенных тренингов документируются The results of conducted trainings are documented.					
	-	Перечень контактов аварийных служб и ведомств на местах базирования ВС и аэропортах выполнения полетов List of contacts for emergency services and authorities at aircraft base locations and airports of flight operations					
	-	Содержание ERP соответствуют требованиям Инструкции СНЭВТ КР в области СУБП (Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта ВТ) The content of the ERP complies with the requirements of the Instruction on the Safety Management System (SMS) of the Kyrgyz Republic (Control Checklist for					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	4
Редакция Edition	02

		the Evaluation of the Emergency Response Plan (ERP) of the Air Operator).					
<b>Расследование и корректирующие действия в области обеспечения безопасности Полетов</b> <b>Investigations and Corrective Actions in the Field of Flight Safety Management</b>	22	<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). <b>Investigations and Corrective Actions in Flight Safety Management</b> (Description of how investigations and data processing related to aviation accidents, incidents, and events within the organization are conducted, including their alignment with the hazard identification and risk management system within the Safety Management System (SMS) of the Air Operator.)					
	-	Процедуры, обеспечивающие внутреннее расследование авиационных происшествий и инцидентов, о которых была представлена информация. Procedures Ensuring Internal Investigation of Aviation Accidents and Incidents That Have Been Reported.					
	-	Распространение в организации и предоставление в ОГА отчетов о завершенных расследованиях в установленном порядке. Distribution within the organization and submission to the State Civil Aviation Authority (SCAA) of reports on completed investigations in the prescribed manner.					
	-	Процедура, обеспечивающая осуществление установленных или рекомендованных корректирующих действий и оценку их результатов и эффективности. Procedure ensuring the implementation of established or recommended corrective actions and the assessment of their results and effectiveness.					
	-	Порядок дисциплинарного расследования и действий, предпринимаемых по выводам отчетов о расследованиях. Procedure for disciplinary investigation and actions taken based on the findings of investigation reports.					
	-	Четко определенные условия, при которых рассматриваются дисциплинарные меры (например, незаконные действия, безответственная неосторожность, грубая небрежность или умышленное нарушение). Clearly defined conditions under which disciplinary measures are considered (e.g., unlawful actions, reckless negligence, gross negligence, or intentional violation).					
	-	Процедура, обеспечивающая выявление активных отказов в работе, а также сопутствующих факторов и опасных факторов. Procedure ensuring the identification of active failures in operation, as well as associated factors and hazards.					
	-	Процедура и формат расследования предусматривают обработку результатов выявления существующих факторов или опасных факторов для дальнейших действий системы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска, при необходимости.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

<b>Документация и делопроизводство по СУБП</b> <b>Documentation and record-keeping for the Safety Management System (SMS)</b>	<b>23</b>	The investigation procedure and format provide for the processing of results from the identification of contributing factors or hazards for further actions within the organization's hazard identification and risk management system, as necessary.					
		<b>Документация СУБП</b> (контроль и учет руководящей документации эксплуатанта ВТ) <b>SMS Documentation</b> (Control and accounting of the operator's governing documentation)					
		- Компоненты и элементы СУБП организации адекватно изложены в руководстве. The components and elements of the organization's SMS are adequately presented in the manual.					
		- Эксплуатант ВТ в рамках документации СУБП осуществляет контроль и учет руководящей документации эксплуатанта в соответствии с требованиями АПКР-6 The air operator, within the framework of the SMS documentation, exercises control and accounting of the operator's governing documentation in accordance with the requirements of ARKR-6.					
		- Перечень документации, относящаяся к СУБП List of documentation related to the Safety Management System (SMS)					
		- Структура системы документации эксплуатанта по безопасности полетов Structure of the operator's documentation system for flight safety					
		- Апробация системы документации по безопасности полетов в реальных условиях Testing (validation) of the flight safety documentation system under real conditions					
		- Составление документации СУБП с целью Инструкциализации всех типов документов Preparation of SMS documentation with the aim of standardizing all types of documents					
		- Внедрение и контроль системы документации по безопасности полетов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатации Implementation and control of the safety documentation system to ensure proper use of documents in actual operational conditions					
		- 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 Development of systems for collecting, reviewing, distributing, and controlling information changes with the aim of processing information and data obtained from all sources relevant to the type of operations conducted, including, among others, the State of the					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		Operator, the State of the Manufacturer, the State of Registry, manufacturers, and equipment suppliers.					
	-	Имеются сведения о соответствующей координации или интеграции СУБП с внешними организациями клиентов или субподрядчиков, где это применимо. There is information about the appropriate coordination or integration of the SMS with external client organizations or subcontractors, where applicable.					
<b>Выявление опасных факторов и управление факторами риска Identification of hazards and risk management</b>	<b>24</b>	<b>Выявление опасности и оценка риска</b> (Описание системы 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) <b>Hazard Identification and Risk Assessment</b> (Description of the hazard identification system and the process of correlating this data. Description of the process for categorizing hazards and risk factors and their subsequent prioritization by significance to prepare a documented safety risk assessment. Description of the safety risk assessment and how preventive action plans are implemented.)					
	-	Показатели уровня безопасности Safety Performance Indicators (SPIs)					
	-	Заданный уровень безопасности эксплуатанта ВТ Established safety level of the air operator					
	-	Выявление опасных факторов Identification of hazards					
	-	Триггеры выявления опасных факторов Triggers for hazard identification					
	-	Оценка риска для безопасности Safety risk assessment					
	-	Управление факторами риска для безопасности полетов Management of safety risk factors					
	-	Источники информации для выявления опасных факторов Information sources for hazard identification					
	-	Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов Assessment and mitigation of safety risk factors					
	-	Система отчетности об опасных явлениях является конфиденциальной и содержит положения о защите источника информации. The reporting system for hazardous occurrences is confidential and includes provisions for protecting the source of information					
	-	Имеются положения о том, что опасности/угрозы, обнаруженные во время процесса расследования инцидентов или АП, регистрируются в системе HIRM. Provisions exist that hazards/threats discovered during incident or accident investigation processes are recorded in the Hazard Identification and Risk Management (HIRM) system					
	-	Существует процедура периодической пересмотра/ревизии уменьшении уровня риска.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		Procedure for periodic review/revision of risk reduction measures is in place					
	-	Существуют положения об утверждении страшим руководством завершенные отчеты об оценке рисков. Provisions for senior management approval of finalized risk assessment reports exist					
<b>Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов</b> <b>Monitoring and measurement of safety performance effectiveness</b>	<b>25</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)) <b>Monitoring and measurement of safety performance effectiveness</b> (Description of the SMS component related to monitoring and measuring the effectiveness of safety performance, including safety performance indicators (SPI))					
	-	Процесс разработки и обновления ряда показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и соответствующих целевых показателей. The process of developing and updating a set of safety performance indicators (SPIs) and their corresponding target levels.					
	-	Установление соответствия между SPI и целями организации по обеспечению безопасности полетов и процесс согласования с ОГА Establishing alignment between Safety Performance Indicators (SPIs) and the organization's safety objectives, as well as the process of coordination with the State Civil Aviation Authority (SCAA).					
	-	Установлены показатели безопасности полетов с серьезными последствиями на основе базы данных (например, АП и серьезные инциденты). Flight safety indicators with serious consequences are established based on the database (e.g., accidents and serious incidents).					
	-	Установлены показатели безопасности полетов меньшего уровня последствий (например, - несоответствие, отклонения). Flight safety indicators with lower-level consequences are established (e.g., non-compliance, deviations).					
	-	Установлены соответствующие уровни цели и/или предупреждения в индикаторах безопасности полетов. Corresponding target and/or alert levels are established for flight safety indicators.					
	-	Процедура управления внесением изменений организации включает требование о проведении оценки рисков безопасности полетов The organization's change management procedure includes the requirement to conduct a flight safety risk assessment.					
	-	Процесс отслеживания эффективности SPI, включая проведение корректирующих действий при возникновении неприемлемых или ненормальных тенденций. The process of monitoring the effectiveness of Safety Performance Indicators (SPIs), including the					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		implementation of corrective actions when unacceptable or abnormal trends occur.					
	-	Любые другие дополнительные критерии или процедуры мониторинга и измерения эффективности СУБП или обеспечения безопасности полетов. Any other additional criteria or procedures for monitoring and measuring the effectiveness of the Safety Management System (SMS) or safety assurance.					
<b>Управление изменениями</b> <b>Management of Change</b>	<b>26</b>	<b>Управление изменениями</b> (Описание процессов управления изменениями, которые могут влиять на факторы риска для безопасности полетов, и интеграцию этих процессов в СУБП) <b>Management of Change</b> (Description of change management processes that may impact safety risk factors, and integration of these processes into the SMS).					
	-	Имеются сведения о том, что соответствующие эксплуатационные процессы и операции, связанные с безопасностью полетов, постоянно являются предметом работы системы HIRM эксплуатанта ВТ There is information indicating that the relevant operational processes and activities related to flight safety are continuously monitored and managed within the HIRM system of the air operator.					
	-	Процесс управления изменениями Management of Change Process					
	-	Триггеры для запуска официального процесса Изменений Triggers for Initiating the Official Change Process					
<b>Непрерывное улучшение СУБП</b> <b>Improvement of the SMS</b>	<b>27</b>	<b>Непрерывное улучшение СУБП</b> (Описание процесса постоянного пересмотра и совершенствования СУБП) <b>Improvement of the SMS</b> (Description of the ongoing review and enhancement process of the Safety Management System)					
	-	Процесс регулярных внутренних проверок и перепроверок СУБП организации с целью обеспечить ее соответствие требованиям, адекватность и эффективность. The process of regular internal audits and re-audits of the organization's Safety Management System (SMS) to ensure its compliance with requirements, adequacy, and effectiveness.					
	-	Описать другие программы, содействующие постоянному совершенствованию СУБП организации и эффективности обеспечения безопасности полетов, системы качества Describe other programs that contribute to the continuous improvement of the organization's SMS and the effectiveness of safety management and quality systems.					
	-	Процесс регулярных проверок включают как внутренние проверки, так и проверки, проводимые другими организациями The process of regular audits includes both internal audits and audits conducted by other organizations.					
<b>Подготовка, обучение,</b>	<b>28</b>	<b>Подготовка, обучение, коммуникации</b> Описать вид полученной персоналом подготовки в области СУБП и других мер по обеспечению безопасности полетов и процесс обеспечения					

<b>коммуникации</b>  <b>Preparation, training, communications</b>	эффективности этой подготовки. Описание документальное оформление проведения подготовки. Описать процессы и каналы обмена информацией о безопасности полетов внутри организации <b>Preparation, Training, Communications</b> Describe the type of training received by personnel in the area of SMS and other safety assurance measures, as well as the process for ensuring the effectiveness of this training. Provide a description of the documentation related to the training conducted. Describe the processes and channels for exchanging safety information within the organization.				
	- Программа подготовки кадров в области безопасности полетов эксплуатанта ВТ, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП The flight safety personnel training program of the air operator ensures the proper preparation and qualification of employees to perform their duties within the framework of the SMS.				
	- 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) The scope of the flight safety training program corresponds to the degree of participation of each employee in ensuring the functioning of the SMS (management personnel and responsible persons involved in risk assessment).				
	- Программа подготовки включает начальную подготовку и состоит как минимум из: -политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов; -обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов; -основных принципов SRM; -систем представления данных о безопасности полетов; -процессов и процедур организации, связанных с СУБП; -человеческого фактора.  The training program includes initial training and consists at least of: - the organization's flight safety policy and objectives; -duties and responsibilities of the organization's personnel in the area of flight safety; -basic principles of SRM (Safety Risk Management); -flight safety data reporting systems; -organizational processes and procedures related to SMS;  human factors.				
	- Переподготовка в области обеспечения безопасности полетов должна быть сосредоточена на изменениях в политике, процессах и процедурах				



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

4

Редакция  
Edition

02

		<p>СУБП и должна освещать любые конкретные проблемы обеспечения безопасности полетов, актуальные для организации, и извлеченные уроки.</p> <p>Flight safety refresher training should focus on changes in the SMS policies, processes, and procedures and address any specific flight safety issues relevant to the organization, as well as lessons learned.</p>					
-		<p>Учебная программа, потенциальные участники и требования к подготовке документально оформлены.</p> <p>The training curriculum, potential participants, and training requirements are documented.</p>					
-		<p>Существует процесс аттестации для оценки эффективности подготовки.</p> <p>A certification process exists to evaluate the effectiveness of the training.</p>					
-		<p>Программа подготовки включает ознакомление/обучение с СУБП вновь принятого сотрудника.</p> <p>The training program includes familiarization/introduction to the SMS for newly hired employees.</p>					

**Замечания/рекомендации**  
**Comments/recommendations**

Соответствует/ N Compliant / N	Не соответствует/ NC Non-compliant/ NC	Подпись и ФИО инспектора Signature and full name of inspector	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя подразделения Органа ГА <b>Familiarised:</b> Signature and full name the Head of the unit of the State Civil Aviation Authority.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

**Приложение 5  
Appendix 5**

**Содержание план -мероприятий на случай аварийной обстановки (ERP)**

**Content of the Emergency Response Plan (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, как:

a) 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.

b) 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.

1. The Emergency Response Plan (ERP) is typically documented as a manual that defines the areas of responsibility, roles, and actions of the organization's personnel and other various entities involved in case of emergencies.

2. The ERP should consider the following aspects:

a) Guiding Principles. The ERP should direct actions in emergency situations, for example, including information on regulatory provisions governing investigations, agreements with local authorities, and the organization's policies and priorities.

b) Organization. The ERP should state management's intentions regarding the involved organizations by:

1) appointing leaders and defining the composition of emergency response teams;  
2) specifying duties and responsibilities of personnel included in the emergency teams;

3) establishing the reporting hierarchy for safety data communication;

4) creating a crisis management center (CMC);

5) setting procedures for handling a large volume of information requests, especially during the first few days after a major aviation accident;

6) appointing a corporate spokesperson for media relations;

7) identifying available resources, including financial authorities, to enable immediate actions;

8) appointing a company representative to participate in any official investigations conducted by government officials;

9) developing a plan to mobilize key personnel.

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no. <b>SCAA-OPS-GM-38</b>
	<b>Приложение</b> <b>Appendix</b>	<b>5</b>
	<b>Редакция</b> <b>Edition</b>	<b>02</b>

Для пояснения организационных функций и системы взаимодействия можно использовать схему организационной структуры.

c) 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.

d) Оперативное реагирование. В зависимости от обстоятельств к месту происшествия может быть направлена группа оперативного реагирования для усиления ресурсов на местах и обеспечения соблюдения интересов организации. Ниже приводится ряд факторов, которые необходимо учитывать при формировании такой группы:

- 1) Кто должен возглавить группу оперативного реагирования?
- 2) Кто должен быть включен в состав группы оперативного реагирования?
- 3) Кто должен выступать от имени организации на месте происшествия?
- 4) Каковы будут потребности в специальном оборудовании, одежде, документации, транспортных средствах, размещении и т. д.?
- e) Дополнительная помощь. Служащие с надлежащей подготовкой и опытом способны оказать нужную помощь в процессе

An organizational chart can be used to clarify organizational functions and interaction systems.

c) Notification. The plan should specify which employees of the organization must be notified of the emergency situation, as well as who and how external organizations will be notified. It should consider the need to notify:

- 1) Management;
- 2) Government authorities (search and rescue service, regulatory authority, aviation accident investigation commission, etc.);
- 3) Local emergency services (airport administration, fire service, police, ambulance service, medical institutions, etc.);
- 4) Relatives of the affected persons (a sensitive issue often handled by the Ministry of Internal Affairs in many countries);
- 5) Company personnel;
- 6) Media;
- 7) Representatives of legal, accounting, insurance, and other organizations.

d) Emergency Response. Depending on the circumstances, an emergency response team may be dispatched to the site to strengthen on-site resources and ensure the organization's interests are protected. The following factors should be considered when forming such a team:

- 1) Who should lead the emergency response team?
- 2) Who should be included in the emergency response team?
- 3) Who will represent the organization at the incident site?
- 4) What will be the needs for special equipment, clothing, documentation, vehicles, accommodation, etc.?
- e) Additional Assistance. Personnel with appropriate training and experience can provide necessary assistance in the

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.  Приложение Appendix  Редакция Edition	SCAA-OPS-GM-38  5  02
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

подготовки, учебной отработки и актуализации ERP организаций.

preparation, drills, and updating of the organization's ERP.

Их опыт и знания могут быть полезными при планировании и осуществлении таких задач, как:

Their experience and knowledge can be valuable in planning and executing tasks such as:

- 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.

1) Playing the role of passengers or clients during drills;

2) Assisting survivors or external parties;

3) Liaising with relatives, authorities, etc.

f) Центр управления кризисной ситуацией (ЦУКС). ЦУКС, должен быть в режиме готовности и создается в головном офисе организации, если соблюдены условия для приведения его в действие. Кроме того, на месте происшествия или возле него может быть оборудован командный пункт (далее-КП). ERP должен предусматривать выполнение следующих требований:

f) Crisis Management Center (CMC). The CMC must be on standby and is established at the organization's headquarters when conditions for activation are met. Additionally, a command post (CP) may be set up at or near the incident site. The ERP should ensure compliance with the following requirements:

- 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).

1) Staffing (considering the possibility of 24/7 operation during the initial phase of incident response);

2) Availability of communication means (telephones, fax, internet, etc.);

3) Documentation, maintenance of logs recording emergency actions;

4) Seizure of all company documents relevant to the emergency situation;

5) Availability of office equipment and stationery;

6) Availability of reference materials (checklists and descriptions of emergency procedures, various company manuals, emergency response plans for the aerodrome, and telephone lists).

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.

There may be a need to enter into an agreement with an airline or other specialized organization to establish a crisis management center to protect the operator's interests in the event of a crisis occurring away from its base of operations. Typically, such a center is staffed by the company's personnel at the earliest possible time.

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	5
Редакция Edition	02

g) **Документация.** Помимо необходимости ведения журнала регистрации событий и действий от организации потребуется также определенная информация для государственной комиссии по расследованию происшествия. В ERP должно быть предусмотрено предоставление сотрудникам по расследованию следующих видов информации:

- 1) вся соответствующая документация по соответствующим 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.

h) **Место происшествия.** После крупного авиационного происшествия законное основание для доступа к месту происшествия имеют представители многих сфер юрисдикции, например, милиция, противопожарные службы, медицинские службы, администрация аэропорта, следователи (судебно-медицинские эксперты) в случае человеческих жертв, члены государственной комиссии по расследованию, учреждения гуманитарной помощи (например, Красный Крест) и даже СМИ. Хотя ответственность за координацию действий этих заинтересованных сторон лежит на государственной полицейской службе и/или государственном полномочном органе по расследованию авиационных происшествий, эксплуатант ВТ должен уточнить следующие аспекты деятельности на месте происшествия:

- 1) назначение старшего представителя компании на месте происшествия, если оно произошло:
  - в основном месте базирования;
  - за пределами основного места базирования;
  - в открытом море или в иностранном государстве;
- 2) уход за оставшимися в живых пассажирами;
- 3) удовлетворение потребностей родственников пострадавших;
- 4) охрана обломков;

g) **Documentation.** In addition to the need to maintain an event and action log, the organization will also be required to provide certain information to the state investigation commission. The ERP should provide for supplying investigators with the following types of information:

- 1) All relevant documentation related to the respective products or services;
- 2) A list of contact points and all personnel associated with the event;
- 3) Records of interviews with all persons involved (including their statements);
- 4) Any photographs or other documentary evidence.

h) **Incident site.** Following a major aviation accident, legal access to the incident site is granted to representatives of many jurisdictions, such as police, fire services, medical services, airport administration, investigators (forensic experts in case of fatalities), members of the state investigation commission, humanitarian aid organizations (e.g., Red Cross), and even the media. Although responsibility for coordinating the actions of these stakeholders lies with the state police service and/or the state authorized aviation accident investigation authority, the operator should clarify the following aspects of activity at the incident site:

- 1) Appointment of a senior company representative at the accident site, depending on whether it occurred:
  - at the primary base of operations;
  - outside the primary base of operations;
  - in international waters or a foreign country;
- 2) Care for survivors;
- 3) Meeting the needs of the victims' relatives;
- 4) Protection of wreckage;

- 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

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

m) 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;

5) Preservation of remains and personal effects of the deceased;

6) Preservation of evidence;

7) Assistance (as necessary) to the authorized aviation accident investigation authorities;

8) Removal and disposal of wreckage, etc.

к) Media. How the company interacts with the media can significantly affect how well it recovers from the event.

Clear instructions are necessary:

- 1) what information is protected by legislation (FDR data, CVR and ATC records, witness statements, etc.);
- 2) who can speak on behalf of the organisation's head office and at the scene (public liaison officer, senior official or other member of senior management, manager, owner);
- 3) prepared statements to promptly respond to media enquiries;
- 4) What information can (or cannot) be released;
- 5) determining the timing of the release and the content of the company's preliminary statement;
- 6) ensuring regular updates to the media

l) Formal Investigations. Company personnel who will liaise with the state commission of enquiry and the police should be instructed accordingly.

m) Assistance to Families. The ERP should also include guidance on the organisation's approach to assisting the families of the victims of an aircraft accident (crew and passengers).

Said instructional guidance may include:

- 1) State requirements for providing assistance to families;
- 2) Travel and accommodation arrangements for visiting the accident site;

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.  Приложение Appendix  Редакция Edition	SCAA-OPS-GM-38  5  02
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

- 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.

n) *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.

3. Контрольные карты. Каждый, кто задействован в группе оперативного реагирования в случае крупного авиационного происшествия, испытает определенную степень потери ориентации. Поэтому в процессе осуществления аварийных мероприятий используются контрольные карты с задачами и действиями в рамках ERP для каждого задействованного в группе оперативного реагирования. Такие карты могут быть неотъемлемой частью имеющихся в компаниях руководств по производству полетов или по действиям в условиях аварийной обстановки. Для обеспечения эффективности контрольные карты должны регулярно:

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

b) проверяться и совершенствоваться в ходе практических учений.

4. 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,

3) The name of the programme coordinator and identification of contact point(s) for victims and clients;

4) provision of the latest information available;

5) Providing temporary assistance to victims and their families.

n) *Post-incident analysis.* Guidance should also be included to provide for key personnel to conduct a comprehensive post-incident review of the events and document any important lessons learned from the incident, which may result in changes to the ERP and related procedures.

3. Control Cards. Everyone involved in an operational response team in the event of a major aviation accident will experience some degree of loss of orientation. Therefore, control charts with tasks and actions within the ERP for everyone involved in the response team are used during the emergency response process. Such maps can be an integral part of companies' existing flight operations or emergency operations manuals. To be effective, control charts should be regularly:

a) be reviewed and updated (e.g. mobilisation lists and contact details);

b) be tested and improved through practical exercises.

4. ERP Training and Exercises. The Emergency Response Plan represents the intentions set out in writing. Training is required to ensure that the intentions set out in the ERP are supported by operational capabilities. As training has a short 'shelf life', there is a need for regular training and exercises of at least the mobilisation and communication plans, which can be tested in 'desk top' exercises. A number of other aspects, such as 'on-scene' activities involving other organisations and external service providers, need to be practised in practical



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	5
Редакция Edition	02

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.

exercises at regular intervals with other external ERP participants during a full-scale airport emergency exercise at the primary location of the aircraft and flight operations. The exercise provides an opportunity to demonstrate the shortcomings and adequacy of the plan that can be addressed before an actual emergency situation occurs.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	5
Редакция Edition	02

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

**Checklist for the Assessment of the Emergency Response Plan (ERP) of the Operator**

Область проверки инспектора: Inspector's Scope of Audit:		ФИО инспектора: Inspector's Full Name:				
Вопрос оценки Assessment Question		Ссылка на документ ЭВТ Reference to AOC Document	C	NC	N/A	Примечание Remarks
№	Структура Structure					
1	Заголовок раздела Section Title					
2	Лист регистрации ревизий, изменений и дополнений Revision, Amendments, and Additions Log					
3	Перечень действующих страниц List of Effective Pages					
4	Содержание Table of Contents					
5	Назначение и цель Purpose and Objective					
6	Термины, определения и сокращения Terms, Definitions, and Abbreviations					
7	Перечень держателей экземпляров ERP List of ERP Copy Holders					
8	Периодичность ревизии ERP для обеспечения его актуальности и эффективности. ERP Review Frequency to Ensure Its Currency and Effectiveness					
9	<b>План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) Emergency Response Plan (ERP)</b>					
-	ERP соответствует масштабу, характеру и сложности структуры и производственной деятельности эксплуатанта ВТ The ERP corresponds to the scale, nature, and complexity of the structure and operational activities of the air operator.					
-	Руководящие принципы. (Информация о нормативно-правовых положениях, регулирующих проведение расследований, соглашения с местными органами власти, политику и приоритеты организации). Guiding Principles. (Information on regulatory provisions governing investigations, agreements with local authorities, and the organization's policies and priorities.)					
10	<b>Организация Organization</b>					
-	Назначение руководителей и определения состава аварийных групп;					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

	Appointment of leaders and determination of the composition of emergency response teams;				
-	Определение обязанностей и сфер ответственности персонала, включенного в состав аварийных групп; Definition of duties and areas of responsibility for personnel included in the emergency response teams;				
-	Установление иерархии отчетности при представлении данных о безопасности полетов; Establishment of a reporting hierarchy for the submission of safety data;				
-	Создание центра управления кризисной ситуацией (ЦУКС); Creation of a Crisis Management Center (CMC);				
-	Установление порядка обработки большого числа запросов информации, особенно в течение первых нескольких дней после крупного авиационного происшествия; Establishment of procedures for handling a large volume of information requests, especially during the first few days after a major aviation accident;				
-	Назначение корпоративного представителя для связи со средствами массовой информации; Appointment of a corporate representative for communication with the media;				
-	Определения располагаемых ресурсов, включая финансовые полномочные органы, для принятия незамедлительных мер; Identification of available resources, including financial authorities, for taking immediate actions;				
-	Назначение представителя компании для участия в любых официальных расследованиях, предпринятых государственными должностными лицами; Appointment of a company representative to participate in any official investigations conducted by government officials;				
-	Составления плана мобилизации ключевого персонала. Development of a key personnel mobilization plan.				
11	<b>Оповещение Notification</b>				
-	Руководства; Management;				
-	Государственных полномочных органов (служба поиска и спасания, регламентирующий полномочный орган, комиссия по расследованию авиационных происшествий и т. д.); State authorized bodies (search and rescue service, regulatory authority, aviation accident investigation commission, etc.);				
-	Местных аварийных служб (администрация аэропорта, противопожарная служба, полиция, служба скорой помощи, медицинские учреждения и т. д.);				



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	5
Редакция Edition	02

	Local emergency services (airport administration, fire department, police, ambulance service, medical institutions, etc.);				
-	Родственников пострадавших (деликатная проблема, которой во многих государствах занимается органы МВД); Relatives of the victims (a sensitive issue handled by internal affairs authorities in many countries);				
-	Персонала компании; Company personnel;				
-	СМИ; Media;				
-	Представителей юридических, бухгалтерских, страховых и прочих организаций. Representatives of legal, accounting, insurance, and other organizations.				
<b>12</b>	<b>Оперативное реагирование</b> <b>Rapid response</b>				
-	Назначение главного руководителя группы оперативного реагирования Appointment of the chief leader of the emergency response team				
-	Печень должностных лиц, включённых в состав группы оперативного реагирования List of officials included in the emergency response team				
-	Назначение ответственного лица, кто должен выступать от имени эксплуатанта ВТ на месте происшествия Appointment of the responsible person who will represent the air operator at the accident site				
-	Перечень потребностей в специальном оборудовании, одежде, документации, транспортных средствах, размещении и т. д. List of requirements for special equipment, clothing, documentation, vehicles, accommodation, etc.				
<b>13</b>	<b>Дополнительная помощь</b> <b>Additional assistance</b>				
-	Служащие с надлежащей подготовкой и опытом способны оказать нужную помощь в процессе подготовки, учебной отработки и актуализации ERP эксплуатанта ВТ с соответствующими задачами: -выполнение роли пассажиров или клиентов в учебной отработке; -оказание помощи оставшимся в живых или внешних сторонах; -связь с родственниками, властными структурами и т.д. Personnel with proper training and experience are capable of providing necessary assistance in the preparation, training exercises, and updating of the air operator's ERP with the following tasks: - Acting as passengers or clients during training exercises; - Assisting survivors or external parties;				



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

	- Communicating with relatives, authorities, etc.					
<b>14</b>	<b>Центр управления кризисной ситуацией (ЦУКС) Crisis Management Centre (CMC)</b>					
-	Укомплектование персоналом (с учетом возможного круглосуточного режима работы 7 дней в неделю в течение начального периода ликвидации последствий происшествия); Staffing (considering possible 24/7 operation during the initial phase of incident response);					
-	Наличие средств связи (телефоны, факс, интернет и т. д.); Availability of communication means (phones, fax, internet, etc.);					
-	Документация, ведение журналов регистрации аварийных мер; Documentation and maintenance of logs recording emergency actions;					
-	Изъятие всех документов компании, имеющих отношение к аварийной ситуации; Seizure of all company documents related to the emergency situation;					
-	Наличие офисного оборудования и канцелярских принадлежностей; Availability of office equipment and stationery supplies;					
-	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). Availability of reference materials (checklists and emergency procedure descriptions, various company manuals, aerodrome emergency plans, and telephone directories).					
<b>15</b>	<b>Документация Documentation</b>					
-	Вся соответствующая документация по соответствующим продуктам или услугам; All relevant documentation for the products or services involved;					
-	Перечень контактных пунктов и список всего персонала, связанного с данным событием; A list of contact points and a list of all personnel associated with the event;					
-	Записи бесед со всеми лицами (и их заявления), связанными с данным событием; Records of interviews with all individuals (and their statements) associated with the event;					
-	Любые фотографии или другие документальные свидетельства. Any photographs or other documentary evidence.					
<b>16</b>	<b>Место происшествия.</b>					
-	Назначение старшего представителя компании на месте происшествия, если оно произошло: – в основном месте базирования;					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

-	- 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 улик;					
-	Оказание содействия (по мере необходимости) полномочным органам по расследованию авиационных происшествий;					
-	Удаление/эвакуация ВС и утилизация обломков и т. д.					
17	<b>Средства массовой информации Media</b>					
-	Какая информация защищена законодательными актами (данные FDR, записи CVR и записи переговоров с УВД, заявления свидетелей и т. д.); What information is protected by legislation (FDR data, CVR recordings and ATC communication recordings, witness statements, etc.);					
-	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); Who may represent the organization's head office and on-site presence (public relations officer, senior official or other member of senior management, director, owner);					
-	Подготовленные заявления для оперативного ответа на вопросы СМИ; Prepared statements for prompt response to media inquiries;					
-	Какую информацию можно (или нельзя) публиковать; What information may or may not be published;					
-	Определение срока выпуска и содержания предварительного заявления компании; Determination of the timing and content of the company's initial statement release;					
-	Обеспечение регулярного обновления информации для СМИ Ensuring regular updates of information for the media.					
18	<b>Официальные расследования. Official Investigations.</b>					
-	Соответствующие указания, которые необходимо дать персоналу компании, который будет поддерживать связь с государственной комиссией по расследованию и полицией					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

	Appropriate instructions to be given to company personnel who will liaise with the state commission of enquiry and the police					
<b>19</b>	<b>Помощь семьям. Family Assistance.</b>					
-	Государственные требования в отношении предоставления помощи семьям; Government requirements regarding assistance to families;					
-	Условия проезда и размещения для посещения места происшествия; Travel and accommodation arrangements for visiting the accident site;					
-	Назначение должностного лица/ координатора программы и указание контактного пункта(ов) для пострадавших и клиентов; Appointment of an official/program coordinator and designation of contact point(s) for victims and clients;					
-	Порядок предоставления последней имеющейся информации; Procedures for providing the most up-to-date information;					
-	Оказание временной помощи пострадавшим и их семьям. Provision of temporary assistance to victims and their families.					
<b>20</b>	<b>Анализ после происшествия. A post-incident analysis.</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 Directions for key personnel to conduct a comprehensive post-incident review of the events and document any important lessons learnt from the incident, which may result in changes to the ERP and related procedures					
-	Контрольные карты каждого должностного лица, задействованного в группе оперативного реагирования. (Проверить ревизии и актуальность данных) Control charts of each official involved in the response team. (Check revisions and data relevance)					
<b>21</b>	<b>Схемы взаимодействия Schemes of interaction</b>					
-	-Организационная структура группы оперативного реагирования в случае авиационного происшествия и серьезных инцидентов - Organizational structure of the Emergency Response Team for aviation accidents and serious incidents					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

-	- Схема оповещения об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах ГА на территории Кыргызской Республики - Notification scheme for aviation accidents and serious incidents within the territory of the Kyrgyz Republic					
-	- Схема оповещения об авиационных происшествиях и серьёзных инцидентах ГА за пределами Кыргызской Республики - Notification scheme for aviation accidents and serious incidents outside the territory of the Kyrgyz Republic					
-	- Схема взаимодействия при получении аварийной информации от международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ» - Interaction scheme for receiving emergency information from the international satellite search and rescue system “COSPAS-SARSAT”					
<b>22</b>	<b>Подготовка и учения по ERP</b> <b>Preparation and exercises for ERP</b>					
-	Программа подготовки по ERP -начальная -периодическая/повторная ERP Training Program -Initial -Periodic/Refresher					
-	Порядок проведения тренировок Training Conduct Procedures					
-	Программа подготовки охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП Эксплуатанта ВТ The training program covers individual responsibilities for flight safety (including roles, duties, and accountability) and how the Operator's SMS works					
-	Процесс измерения эффективности обучения и принятия соответствующих мер для улучшения последующего обучения. Process for measuring training effectiveness and taking appropriate actions to improve future training					
-	Программа подготовки включает человеческие и организационные факторы, в том числе культуру справедливости и нетехнические навыки с целью уменьшения человеческих ошибок. The training program includes human and organizational factors, including just culture and non-technical skills to reduce human errors					
-	Документация программы подготовки (задания о проведённых тренировках, контрольные карты тренировок, отчет о выполненных тренировках, вывод/заключение о результатах проведенных тренировок и т.п. и т.д.)					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

5

Редакция  
Edition

02

	Training program documentation (training assignments, training checklists, training completion reports, findings/conclusions on training outcomes, etc.)					
-	Эксплуатант ВТ предусматривает в ERP возможные или вероятные чрезвычайные/кризисные сценарии The Operator's ERP includes potential or likely emergency/crisis scenarios					
-	Функции и обязанности лиц, задействованных в ERP Roles and responsibilities of personnel involved in ERP					
-	План и периодичность проведения тренировок Training schedule and frequency					
-	Результаты проведенных тренингов документируются Documentation of completed training results					
-	Перечень контактов аварийных служб и ведомств на местах базирования ВС и аэропортах выполнения полетов List of emergency services and agencies contacts at aircraft basing locations and airports where flights are performed					

**Замечания/рекомендации  
Comments/Recommendations**

Соответствует/ N Compliant/ C	Не соответствует/ NC Non-compliant/ NC	Подпись и ФИО инспектора Inspector's Signature and Full Name	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя подразделения Органа ГА <b>Familiarised:</b> Signature and Full Name of the Head of the State Civil Aviation Authority Unit
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	6
Редакция Edition	02

**Приложение 6  
Appendix 6**

**Процедура оценки внедрения СУБП эксплуатанта ВТ**

**Procedure for Evaluating the Implementation of the Safety Management System (SMS) of the Operator**

**1. Введение**

**1. Introduction**

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 контролируемыми 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**

**2. Objective**

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

1. This instructional material serves as the Safety Management System (SMS) assessment procedure, establishing the process for approval and oversight of an air operator's SMS in accordance with the Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic, ARKR-19 "Safety Management," and ICAO Annex 19.

2. This instructional material provides a unified approach for assessing the SMS of air operators.

3. If an air operator holds more than one operating certificate issued by the State Civil Aviation Authority, a single SMS must be used, coordinated across all controlled departments.

4. The results of the SMS assessment conducted using this procedure support risk-based oversight activities in the Kyrgyz Republic. This approach is intended to assess both the SMS's compliance with ARKR-19 requirements and its effectiveness.

5. This assessment procedure for the SMS was developed to ensure a consistent and unified approach to oversight of the SMS of all air operators in the Kyrgyz Republic in accordance with the requirements of ARKR-19.

6. The SMS assessment checklist for air operators (Appendix A), referenced in this procedure, is used to evaluate the compliance and effectiveness of the air operator's SMS. The air operator must demonstrate the presence of the necessary



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

6

Редакция  
Edition

02

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 осуществляющейся деятельности эксплуатантов ВТ, имеющих разрешительные документы, выданные ГАГА при КМ КР.

### 3. Объем

#### 3. Scope

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

#### 4. Responsibilities

10. При оценке СУБП ответственный инспектор несет ответственность за проведение оценки СУБП.

11. В тех случаях, когда в оценке СУБП задействовано более одного отдела ОГА из-за того, что один и тот же эксплуатант ВТ имеет несколько разрешительных документов выданных ОГА, определяется руководитель группы ответственной за надзор данной организации ГА.

12. Руководитель группы отвечает за планирование и координацию оценки СУБП, а также за формирование состава группы по оценке СУБП. Состав группы утверждается

organizational management structures, system responsibilities, policies and procedures, human and financial resources, as well as effective risk management.

7. The scope of the assessment takes into account the size, nature, and complexity of the activities conducted by air operators holding permits issued by the SCAA.KR

8. This procedure must be followed by all structural subdivisions of the SCAA involved in SMS oversight and used in conjunction with other existing oversight inspections conducted by the State Civil Aviation Authority, such as inspections in flight operations, airworthiness, aviation personnel training, operational control, and ground handling.

9. The SMS oversight procedure is used for the initial assessment and continuous oversight of the SMS, as well as for air operators who have previously undergone an initial SMS assessment using earlier versions of the checklists.

10. The responsible inspector is accountable for conducting the SMS assessment.

11. In cases where more than one department of the State Civil Aviation Authority (SCAA) is involved in the SMS assessment because the same air operator holds multiple permits issued by the SCAA, a group leader responsible for overseeing that organization is appointed.

12. The group leader is responsible for planning and coordinating the SMS assessment, as well as forming the SMS assessment team. The composition of the team is approved by an order

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

### 5. Procedure

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.

from the director or deputy director of the SCAA.

13. The SMS assessment of the air operator should be conducted as an independent evaluation of the SMS, while considering activities related to the SMS identified during other oversight activities of the same air operator.

14. The following procedures cover the processes that must be followed for SMS oversight and are divided into the following activities:

- initial SMS assessment;
- ongoing SMS surveillance.

## 6. Процедуры первоначальной оценки СУБП

### 6. Procedures for the initial assessment of the SMS

15. Первоначальная оценка СУБП осуществляется в отношении заявителей на получение сертификата эксплуатанта или новых эксплуатантов ВТ, у которых уже была проведена оценка РУБП на этапе оценки документации в рамках сертификации или первоначальная оценка СУБП была проведена в прошлом с применением предыдущих версий контрольных карт. При подготовке к первоначальной оценке СУБП член комиссии/инспектор согласовывает подходящую дату посещения эксплуатанта ВТ в рамках расписания IV- этапа сертификации, а в случае надзора необходимо направить эксплуатанту ВТ уведомления о надзоре по СУБП и согласовать дату начала инспекции не менее чем за 15 рабочих дней, чтобы предоставить возможность эксплуатанту ВТ подготовиться и заполнить соответствующие разделы контрольной карты оценки СУБП.

Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ заполняется эксплуатантом ВТ в текстовом редакторе и возвращается члену комиссии/инспектору не позднее чем за 3 рабочих дня до начала инспекции в целях

15. The initial SMS assessment is conducted for applicants seeking an Air Operator Certificate (AOC) or for new air operators who have already undergone an SMM assessment during the documentation review phase of certification, or for those who had a prior SMS assessment using earlier versions of the checklist. When preparing for the initial SMS assessment, the commission member/inspector agrees on a suitable date to visit the air operator within the schedule of the IV stage of certification. In the case of ongoing surveillance, the air operator must be notified about the SMS oversight, and the inspection start date should be agreed upon at least 15 working days in advance to allow the operator to prepare and complete the relevant sections of the SMS assessment checklist.

The SMS assessment checklist must be completed by the air operator using a text editor and returned to the commission member/inspector no later than 3 working days before the inspection begins, along with the latest version of the air operator's SMM.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

6

Редакция  
Edition

02

оценки СУБП вместе с последней версией РУБП эксплуатанта ВТ. При проведении предварительных совещаний с ответственным лицом по СУБП заявителя/эксплуатанта ВТ в рамках процедур сертификаций таких как получение сертификата эксплуатанта или эксплуатационных спецификаций для нового типа ВС, член комиссии/инспектор должен представить контрольную карту оценки РУБП/СУБП эксплуатанта ВТ в отношении которого осуществляется проверка, для проведения самооценки СУБП эксплуатанта ВТ и заполнения проверочной карты перед визитом члена комиссии/инспектора на место основной деятельности заявителя/эксплуатанта ВТ.

16. Каждый инспектор Органа ГА, осуществляющий надзор за эксплуатантом ВТ вправе ознакомится с полученной заполненной эксплуатантом ВТ контрольной карты оценки СУБП/РУБП эксплуатанта ВТ и при необходимости принять соответствующие меры в отношении предоставленной основной информации, если имеются сомнения и несоответствия по какому-либо направлению деятельности входящая и регулируемая СУБП эксплуатанта ВТ.

17. Начальная оценка проводится путем посещения членом комиссии/инспектором Органом ГА место основной деятельности эксплуатанта ВТ для проверки и подтверждения заявленной деятельности и выполненной самооценки заявителем/эксплуатантом ВТ. При определенных обстоятельствах проверка самооценки эксплуатанта ВТ производится в виде кабинетной проверки в Органе ГА если такая оценка не требуется по месту основной деятельности заявителя/эксплуатанта ВТ. Для первоначальной оценки СУБП все маркеры в проверочной карте оценки СУБП должны быть оценены как **Существующие (С)** и **Приемлемые (П)**. Исходя из этого факта член комиссии/инспектор может представить отчет об удовлетворительно проведенной оценки СУБП, что позволит эксплуатанту ВТ перейти на следующий этап сертификации в рамках

During preliminary meetings with the applicant/operator's SMS responsible person as part of certification procedures such as obtaining an AOC or operational specifications for a new aircraft type, the commission member/inspector must provide the SMS/SMM assessment checklist for the air operator under review. This is for the purpose of conducting a self-assessment of the operator's SMS and completing the checklist prior to the commission member/inspector's visit to the applicant/operator's principal place of business.

16. Each inspector of the State Civil Aviation Authority (SCAA) overseeing the air operator has the right to review the completed SMS/SMM assessment checklist received from the air operator and, if necessary, take appropriate actions regarding the provided core information, especially if there are doubts or non-conformities in any area of activity covered and regulated by the operator's SMS.

17. The initial assessment is conducted by a commission member/inspector of the SCAA visiting the principal place of business of the air operator to verify and confirm the declared activities and the self-assessment carried out by the applicant/operator. Under certain circumstances, the self-assessment review of the air operator may be conducted as a desktop audit at the SCAA if such an assessment at the principal place of business is not required. For the initial SMS assessment, all markers on the SMS assessment checklist must be rated as **Existing (E)** and **Acceptable (A)**. Based on this, the commission member/inspector may issue a report confirming a satisfactory SMS assessment, allowing the air operator to proceed to the next stage of certification within the certification procedures, provided all other SCAA requirements are met. For an existing air operator who has undergone the initial SMS assessment, this will

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b>  <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.  Приложение Appendix  Редакция Edition	SCAA-OPS-GM-38  6  02
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

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 контрольной карты 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 (P) и Эффективными (E), 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 оценки СУБП и при выявлении любых несоответствий и/или замечаний направить письмо-уведомление об устранении замечаний/несоответствий эксплуатантом ВТ в рамках процедуры сертификации.

mark successful completion of SMS surveillance activities.

18. The SMS assessment checklist for the air operator must be used as described below. The inspector should complete the comments section for each item, confirming acceptance of the responses and providing details of any supporting evidence. An example of a completed SMS assessment checklist section for the initial assessment is shown in Figure 1 below.

The term "Not Applicable - N/A" may be used provided that an appropriate justification is included and accepted by the inspector in the remarks column of the State Civil Aviation Authority (SCAA), i.e., an operation performed by a single employee does not require involvement of the Safety Committee.

19. During the initial assessment, evaluation criteria that can be considered Workable (W) and Effective (E) may be demonstrated and should be recorded in the SMS assessment checklist of the air operator.

20. Based on the results of the SMS assessment of the applicant/operator, the SCAA commission member/inspector must review with the applicant/operator the completed comments in the SMS assessment checklist along with the corresponding assessment report. If any non-conformities and/or remarks are identified, a notification letter requiring the operator to address the comments/non-conformities must be sent within the certification process.

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

	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
		Приложение Appendix	6
		Редакция Edition	02

**Figure 1. Example of completing the SMS assessment checklist used for the initial assessment.**

## 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
						Что искать	
	1.1.1 Существует система конфиденциальных сообщений для регистрации ошибок, угроз и потенциальных промахов, которая проста в использовании и доступна для всех сотрудников.					Сообщения по безопасности полетов обычно поступают в электронном виде по электронной почте Руководителю по безопасности полетов, альтернативно бумажные копии доступны в каждом отделе. РУБП 3.2.2 подробно описывает процесс отчетности, а Приложение 2 включает форму отчета о безопасности полетов.	Считается существующей, но не подходит так как форма сообщения сложная (3 страницы) и это может оттолкнуть людей.
	1.1.2 Существует система конфиденциальных сообщений, обеспечивающая соответствующую обратную связь с сообщающим 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>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.

21. Findings and non-conformities are issued as directives to the air operator within the oversight program or as written notifications to the applicant during the certification process for obtaining an operator certificate and/or operating specifications.

22. The procedure for addressing findings and non-conformities is carried out in accordance with paragraphs 81, 87, 88, 89, 90, and 91 of the State Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic, approved by the State Civil Aviation Authority under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic Order No. 130 dated 16 February 2023.

## 7. Процедура постоянного надзора за СУБП

### 7. Procedure for Continuous Oversight of SMS

23. После первоначальной оценки СУБП инспектор должен провести еще одну оценку

23. After the initial SMS assessment, the inspector must conduct another SMS evaluation within 12



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

6

Редакция  
Edition

02

СУБП в течение 12 месяцев после сертификации заявителя/эксплуатанта ВТ, но не менее чем за 6 месяцев после сертификации. Эта оценка СУБП позволит оценить, работает ли СУБП эксплуатанта ВТ. Это позволит эксплуатанту ВТ достаточно времени, чтобы начать работу с СУБП, а также устранить недостатки и замечания, выявленные в процессе первоначальной оценки СУБП.

24. При планировании оценки СУБП в рамках постоянного надзора, ответственный инспектор Органа ГА согласовывает подходящую дату проведения надзора с эксплуатантом ВТ, но не менее чем за 15 рабочих дней до начала даты проведения надзора, а также информирует о том, что данный эксплуатант ВТ заполняет заново контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта ВТ с предоставлением актуальной информации на день проведения проверки. Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ заполняется эксплуатантом ВТ и возвращается инспектору Органа ГА не позднее чем за 3 рабочих дня до начала проведения инспекции в целях оценки СУБП вместе с доказательной документацией, если она еще не имеется такие как:

- действующее РУБП со всеми обновлениями и ревизиями;
- имеются самые последние отчеты Комитета по безопасности полетов/протоколы заседаний и другая документация по СУБП эксплуатанта ВТ.

В дополнение к вышеуказанным документам, инспектору Органа ГА требуется дополнительная 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.

months after the certification of the applicant/operator, but no less than 6 months following certification. This SMS evaluation will assess whether the operator's SMS is functioning effectively. It allows the operator sufficient time to implement the SMS and address any deficiencies and findings identified during the initial SMS assessment.

24. When planning the SMS assessment as part of ongoing oversight, the responsible inspector from the State Civil Aviation Authority (SCAA) coordinates an appropriate date for the oversight with the operator, at least 15 working days before the start date of the oversight. The operator is also informed that they must complete the SMS assessment checklist again, providing up-to-date information as of the inspection date. The SMS assessment checklist must be completed by the operator and returned to the SCAA inspector no later than 3 working days prior to the inspection, along with supporting documentation if not already available, such as:

-current SMM with all updates and revisions;

-the most recent Flight Safety Committee reports/meeting minutes and other documentation on the operator's SMS are available.

In addition to the above documents, the SCAA inspector requires additional pre-inspection training by reviewing the results of the initial assessment of the SMS, mandatory and voluntary reports received, audit results or other risk information from other sources.

25. The SMS assessment includes interviewing the general manager and other key responsible persons of the air operator to understand their role in the SMS.

26. Interviews should be conducted with selected



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

6

Редакция  
Edition

02

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 оценки СУБП и при выявлении любых несоответствий и/или замечаний направить предписание для их устранения эксплуатантам ВТ.

## **8. Завершение работы с проверочной картой оценки СУБП**

### **8. Completion of the SMS assessment checklist**

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

representatives of rank-and-file personnel to assess their knowledge of the operator's SMS and to evaluate the presence of the required safety culture, safety policy, and reporting system.

27. Based on the results of the SMS assessment, the inspector of the State Civil Aviation Authority (SCAA) must inform the operator of the completed inspector's comments in the SMS assessment checklist, along with the corresponding inspection report. If any non-conformities and/or remarks are identified, a corrective action notice must be issued to the operator for rectification.

28. The Operator SMS Assessment Checklist is an assessment tool that evaluates the compliance and effectiveness of an operator's SMS through a series of markers/assessment criteria in the form of statements. The checklist utilises 12 elements, the core principles of the SMS specified in ARKR-19.

29. The operator shall enter the actual and up-to-date information on the operator's SMS scorecard by ticking 'x' in the C, P, R or E cells depending on the current state of the self-assessment and by entering supporting information and references to the relevant sections of the operator's SMM that support this assessment in the 'How this is achieved' column. The inspector should verify and validate the operator's assessment by clearly indicating the verification of their C, P, R, E level for each indicator and providing appropriate comments in the comments column. If there is an inconsistency in the information provided or if the self-assessment is not validated, the SCAA inspector will leave a comment in the appropriate cell.

30. The observations and non-conformities

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.

identified by the inspector shall be issued in the form of a prescription to the operator as part of the surveillance programme or a written notification to the applicant as part of the certification procedure to obtain an operator's certificate and or performance specifications.

31. The procedure for elimination of remarks and discrepancies is carried out in accordance with clauses 81,87,88,89,90,91 of the Guidelines for issuance of the Operator's Certificate of the Kyrgyz Republic, approved by Order No. 130 of 16.02.2023 of GAGA under the CM of the Kyrgyz Republic.

## 9. Определения критериев оценки

### 9. Definitions of evaluation criteria

32. Существующая (С). Имеются доказательства о том, что соответствующий показатель задокументирован в документации по СУБП эксплуатанта ВТ.

33. Приемлемая (П). Соответствующий показатель Приемлемая в зависимости от размера, характера, сложности деятельности эксплуатанта ВТ и неотъемлемого риска деятельности.

34. Рабочая (Р). Имеются данные о том, что соответствующий показатель используется и есть результаты.

36. Эффективная (Э). Имеются данные о том, что соответствующий показатель позволяет достичь желаемого результата и положительно влияет на безопасность полетов.

37. На что обратить внимание в разделе столбца. Для каждого раздела инструмента есть поле «что искать». Это дает дополнительные указания инспектору при оценке показателя.

38. 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.

39. Поле «Как это достигается». Должно быть

32. Existing (E). There is evidence that the relevant indicator is documented in the operator's SMS documentation.

33. Acceptable (A). The relevant indicator is acceptable depending on the size, nature, complexity of the operator's activities and the inherent risk of the activity.

34. Working (W). There is data showing that the relevant indicator is in use and there are results.

36. Effective (E). There is data showing that the relevant indicator achieves the desired outcome and positively impacts flight safety.

37. What to look for in the column section. For each section of the tool, there is a “what to look for” field. This provides additional guidance to the inspector when evaluating the indicator.

38. Comments section. In this column, the inspector must record any observations, discussions, notes, and documents selected to support the verification of each indicator. If the level E, A, W, Eff is not accepted from the operator's self-assessment, a comment explaining the reason must be included.

39. “How it is achieved” field. This should be



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

6

Редакция  
Edition

02

заполнено эксплуатантом ВТ и включать краткие отчеты и любые ссылки на документацию, такую как раздел «Руководство по СУБП».

40. Малые и не сложные. Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ применяется для всех эксплуатантов ВТ, независимо от того, насколько они малы или просты в осуществляющейся деятельности. «Подходящая» оценка используется для определения того, приемлемо ли то, что есть у эксплуатанта ВТ, исходя из его размеров, характера и сложности организации, а также ее деятельности.

41. Оценка СУБП эксплуатанта ВТ проводиться на постоянной основе, принимая во внимание ресурсы инспекторов, объемы сертификационных и надзорных мероприятий, дополнительные проверки выполняются по аспектам повышенного риска.

## 10. Работа с несоответствиями

### 10. Dealing with discrepancies

42. При первоначальной оценке заключение о несоответствии должно быть отмечено в разделе комментарии контрольной карты, если какой-либо из показателей контрольной карты оценки СУБП был определен как менее чем Приемлемая (П) (т.е. только Существующая(С) или полностью отсутствует).

43. В целях постоянного надзора заключение о несоответствии должно быть поднято, если какой-либо из показателей контрольной карты оценки был определен как менее чем «Рабочая (P)» (т. е. только «Существующая(C)» или «Приемлемая (П)» или полностью отсутствует).

44. 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 и необходимых замечаний/недостатков и действий для полного устранения.

completed by the operator and include brief reports and any references to documentation such as the “SMS Manual” section.

40. Small and simple. The SMS assessment checklist is applied to all operators regardless of how small or simple their activities are. The “appropriate” assessment is used to determine whether what the operator has is acceptable based on its size, nature, and complexity of the organization and its activities.

41. The operator's SMS assessment is conducted on an ongoing basis, taking into account inspector resources, volumes of certification and oversight activities; additional checks are carried out on higher risk aspects.

42. During the initial assessment, a finding of non-compliance must be noted in the comments section of the checklist if any of the SMS assessment indicators are rated less than Acceptable (A) (i.e., only Existing (E) or completely absent).

43. For ongoing oversight, a finding of non-compliance must be raised if any of the checklist indicators are rated less than Working (W) (i.e., only Existing (E), Acceptable (A), or completely absent).

44. The non-compliance finding must be correlated with the most applicable reference in APKR-19. Any identified non-compliance must be supported by sufficient objective evidence. The SCAA inspector shall use established timelines and procedures of the SCAA to assess significant findings/deficiencies and necessary actions for full rectification.

## 11. Сопутствующие документы, политики, процедуры и рабочие инструкции

### 11. Related documents, policies, procedures and work instructions

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b> <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no. SCAA-OPS-GM-38
	Приложение Appendix	6
	Редакция Edition	02

– 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.

– ARKR-19 details SMS requirements for CAA organisations.

– ICAO Doc 9859 can be used as a guide for implementing SMS if the applicable provisions do not conflict with the requirements of ARKR-19.

## 12. Справочные документы

### 12. Reference documents

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

- ARKR-19
- ICAO Annex 19
- Doc. ICAO 9859
- International Safety Management Team's SMS Assessment Checklist



Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	7
Редакция Edition	02

**Приложение 7  
Appendix 7**

**ФОРМА  
УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯМИ**

Предлагаемый проект изменений:	
Регистрационный номер изменения:	
Краткое описание предлагаемых изменений:	
Инициатор изменения:	

**1. ВЫБЕРИТЕ ХАРАКТЕР ИЗМЕНЕНИЯ:**

- Планируемое изменение
- Незапланированное изменение
- Экстренное изменение  
(в течение 24-48 часов)
- Временное изменение  
(в течение от 3 до 6 месяцев и обратно по сравнению с изменениями, предшествующими изменению)

Дата запуска MoC:

Признание необходимости изменений

Краткое описание причины (внешние/внутренние факторы):

- Новые нормативные требования
- Новые технологии
- Смена подрядчиков/поставщиков
- Изменение типа ВС
- Изменение ключевого персонала
- Организационное расширение/сокращение
- Другие: \_\_\_\_\_

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</small>	<b>Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов</b>  <b>Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)</b>	Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
		Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	02

## 2. АНКЕТА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯМИ

НАИМЕНОВАНИЕ И СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАВАЕМОГО ВОПРОСА	ДА	НЕТ	НЕИЗВЕСТНО
1. Затрагивает ли изменение какое-либо существующее оборудование или процедуру в области обеспечения безопасности полётов?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Требует ли изменение приобретение нового оборудования или разработку процедур в области обеспечения безопасности полётов?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Требует ли изменение приобретение нового оборудования?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Требует ли изменение пересмотр существующего процесса?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Требует ли изменение разработку нового процесса?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Требует ли изменение внесение изменений в стандартные операционные процедуры?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Требует ли изменение пересмотр существующих процедур по обслуживанию и перевозке грузов?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Требует ли изменение внесение изменений в программное обеспечение?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Требует ли изменение приобретение нового программного обеспечения?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Требует ли изменение пересмотр роли, обязанностей и прав у работника?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Требует ли изменение заключение договора с генеральным директором?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Требует ли изменение проведение согласования кандидатуры в Органе гражданской авиации Кыргызской Республики?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Влияет ли изменение на План мероприятий на случай аварийной обстановки?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Повлияет ли изменение на трудовую деятельность работников авиаперевозчика?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Повлияет ли изменение на деятельность поставщиков услуг?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Потребует ли изменение выделение дополнительных финансовых средств?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Увеличит ли изменение нагрузку на финансовый бюджет авиаперевозчика?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Потребует ли изменение проведения обучения должностного лица?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Потребует ли изменение адаптации должностного лица?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Потребует ли изменение внесения изменений в документы авиаперевозчика в области обеспечения безопасности полётов и авиационной безопасности?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Требует ли изменение внесение изменений в учредительные документы юридического лица?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



22. Требует ли изменение получение отчётов о деятельности генерального директора за отчётный период?			
23. Требует ли изменение проведение инвентаризации документов и имущества, за сохранность которых несет ответственность непосредственно генеральный директор?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Требует ли изменение уведомления контрагентов и исполнительные органы государственной власти о смене генерального директора?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Повлияет ли изменение на микроклимат внутри коллектива авиакомпании?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ:

Это предложение может повлиять на следующее:

<input type="checkbox"/>	Оборудование
<input type="checkbox"/>	Процессы
<input type="checkbox"/>	Техническое обслуживание
<input type="checkbox"/>	Процедуры на определенном объекте
<input type="checkbox"/>	Проектирование чрезвычайных ситуаций (событий)
<input type="checkbox"/>	Требование к обучению персонала
<input type="checkbox"/>	Организационную структуру
<input type="checkbox"/>	Индивидуальные обязанности должностных лиц
<input type="checkbox"/>	На окружающую среду



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

7

Редакция  
Edition

02

<input type="checkbox"/>	На среду в коллективе
<input type="checkbox"/>	Коммуникации

 <b>ГАГА</b> <small>Государственное Агентство Гражданской Авиации Казахстанской Республики</small>	Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов	Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
	Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)	Приложение Appendix	7
		Редакция Edition	02

#### 4. ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ:

**1. Текущая ситуация:**

**2. Предлагаемое изменение:**

**3. Цель изменения:**

**4. Ожидаемый результат / выгода от изменений:**

**5. Метод, который будет использоваться для проверки результатов изменения:**

#### 5. ОЦЕНКА РИСКОВ

Потенциальные угрозы:	Возможные последствия:	Уровень риска:

#### 6. ПЛАН ВНЕДРЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ:

ЭТАП 1. (например: кадровые решения, распределение ответственности, начальные распоряжения).

ЭТАП 2. Обучение и адаптация  
(например: инструктаж, повторное ознакомление с документами, обучение SMS/QMS).

ЭТАП 3. Контроль и корректировка  
(например: внутренние аудиты, корректирующие меры, дополнительный контроль)

ЭТАП 4. Полная интеграция (например: автоматизация, внедрение новых систем, закрепление изменений в SOPs)



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью  
эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы  
управления безопасностью полетов**  
**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR  
with Respect to the Safety Management System (SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

7

Редакция  
Edition

02

**7. НАЗНАЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЛИЦ  
ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ:**

Описание мероприятий	Сроки:	Ответственные лица:

**8. МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛЬ:**

Периодичность проверок:

- Еженедельно  Ежемесячно  По итогам квартала

Ответственные за мониторинг: \_\_\_\_\_

Используемые методы:

- Внутренний аудит  
 Контроль QMS  
 Другое: \_\_\_\_\_

**9. ЗАКРЫТИЕ МОС:**

**Критерии успешного завершения:**

- Нет нарушений по направлению изменения за период \_\_\_\_\_
- Положительная оценка аудита/проверки
- Достижение целей, поставленных при внедрении

**Решение:**

- Закрыть МОС и заархивировать в СУБП  
 Продлить срок действия и зафиксировать корректирующие меры

Подпись Менеджера СУБП: \_\_\_\_\_ Дата: \_\_\_\_\_

**– КОНЕЦ ДОКУМЕНТА –**



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

**Приложение А  
Appendix A**

**Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта воздушного транспорта**

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



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

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

NA = Not Applicable; C = Compliant; NC = Not Compliant;

## 1.1 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РУКОВОДСТВА

Оценка	Показатели соответствия и эффективности	C	П	Р	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	1.1.1 Существует политика безопасности полетов, подписанная Ответственным Руководителем, которая включает в себя обязательство по постоянному совершенствованию; соблюдению всех применимых законодательных требований и стандартов; и принятию во внимание лучших практик.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
	1.1.2 Политика безопасности полетов включает в себя заявление о предоставлении соответствующих ресурсов, и организацией ГА управляет ресурсами, предвидя и устраняя любые недостатки.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Руководство	<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 эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
	Существует политика безопасности полетов, подписанная Ответственным	Политика безопасности полетов легко читается.	Политика безопасности периодически пересматривается, чтобы	Ответственный Руководитель знаком с содержанием
	Руководителем, которая включает в себя обязательство по постоянному совершенствованию; соблюдает все применимые законодательные требования и стандарты; и учитывает лучшие практики. Политика безопасности полетов включает заявление о предоставлении соответствующих ресурсов.	Контент настраивается под организацию. Существует процесс оценки ресурсов и устранения любых недостатков.	гарантировать, что она остается актуальной для организации. Организации ГА оценивает ресурсы, предоставляемые для предоставления безопасных услуг, и принимает меры для устранения любых недостатков.	политики безопасности полетов одобряет ее. Организации ГА анализирует и принимает меры для устранения любой прогнозируемой нехватки ресурсов.
Оценка	Показатели соответствия и эффективности	C П Р Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA  Комментарии
1.1.3	Существуют средства для информирования о политике безопасности полетов.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC
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.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC
	Изучить и оценить			



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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 (учтывайте 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 организацию). 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.

Оценка	Показатели соответствия и эффективности					Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	P	R	Э				
1.1.5	Политика безопасности полетов активно поощряет предоставление донесений/сообщений (reporting) по безопасности полетов.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

### Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	1.1.6	Были определены политика и принципы справедливой культуры, которые четко определяют приемлемое и неприемлемое поведение для продвижения справедливой культуры.								<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC									
<b>Изучить и оценить</b>																			
<p>- Свидетельство того, когда после события применялись принципы справедливой культуры.</p> <p>- Доказательства вмешательств в результате расследований безопасности полетов, направленных на решение организационных вопросов, а не сосредоточение внимания только на отдельных лицах.</p> <p>- Проанализируйте, как организации ГА отслеживает уровень предоставления донесений/сообщений (reporting).</p> <p>- Проанализируйте количество отчетов по безопасности полетов, соответствующих деятельности.</p>																			
<p>- Донесения/сообщения (reporting) о безопасности полетов включают собственные ошибки сообщающего о событии, в которых он участвовал (события, за которыми никто не наблюдал).</p> <p>- Отзывы о культуре справедливости из опросов персонала о культуре безопасности полетов.</p> <p>- Опросите представителей персонала, чтобы подтвердить, что они согласны с политикой и принципами справедливой культуры.</p> <p>- Убедитесь, что сотрудники осведомлены о политике и принципах справедливой культуры.</p>																			
<table border="1" style="width: 100%;"><thead><tr><th style="text-align: center;">Существующая</th><th style="text-align: center;">Приемлемая</th><th style="text-align: center;">Рабочая</th><th style="text-align: center;">Эффективная</th></tr></thead><tbody><tr><td>Определены политика и принципы справедливой культуры.</td><td>Политика справедливой культуры четко определяет приемлемое и неприемлемое поведение. Принципы обеспечивают последовательное применение политики во всей организации. Политика и принципы справедливой культуры понятны и ясно видны.</td><td>Имеются свидетельства того, что политика справедливой культуры и поддерживающие принципы применяются и пропагандируются среди персонала.</td><td>Политика справедливой культуры применяется справедливо и последовательно, и персонал доверяет этой политике. Имеются данные о том, что грань между приемлемым и неприемлемым поведением была установлена в ходе консультаций с персоналом и представителями персонала.</td></tr></tbody></table>												Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная	Определены политика и принципы справедливой культуры.	Политика справедливой культуры четко определяет приемлемое и неприемлемое поведение. Принципы обеспечивают последовательное применение политики во всей организации. Политика и принципы справедливой культуры понятны и ясно видны.	Имеются свидетельства того, что политика справедливой культуры и поддерживающие принципы применяются и пропагандируются среди персонала.	Политика справедливой культуры применяется справедливо и последовательно, и персонал доверяет этой политике. Имеются данные о том, что грань между приемлемым и неприемлемым поведением была установлена в ходе консультаций с персоналом и представителями персонала.
Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная																
Определены политика и принципы справедливой культуры.	Политика справедливой культуры четко определяет приемлемое и неприемлемое поведение. Принципы обеспечивают последовательное применение политики во всей организации. Политика и принципы справедливой культуры понятны и ясно видны.	Имеются свидетельства того, что политика справедливой культуры и поддерживающие принципы применяются и пропагандируются среди персонала.	Политика справедливой культуры применяется справедливо и последовательно, и персонал доверяет этой политике. Имеются данные о том, что грань между приемлемым и неприемлемым поведением была установлена в ходе консультаций с персоналом и представителями персонала.																
Оце	<b>Показатели соответствия и эффективности</b>				C	P	R	Э	<b>Как это достигается</b>		<b>Оценка/ Eval. CA</b>	<b>Комментарии</b>							
	1.1.7	Цели безопасности полетов установлены и доведены до сведения всей организации.									<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC								



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	1.1.8 Государственная программа безопасности полетов Кыргызской Республики (ГосПБП) и Национальный план обеспечения безопасности полетов рассматриваются для выбора целей безопасности полетов и SPI.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<b>Изучить и оценить</b>								
<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>								
<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>								
Руководс	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная				
	Были установлены цели безопасности полетов, которые согласуются с политикой безопасности полетов, и есть средства доведения их до сведения всей организации.	Цели безопасности полетов относятся к организации ГА и ее деятельности. Цели безопасности полетов понятны и ясно видны. Цели безопасности полетов согласованы с ГосПБП.	Цели безопасности полетов регулярно пересматриваются 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**

О	Показатели соответствия и эффективности				С	П	Р	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	Назначен ответственный руководитель, который несет полную ответственность и подотчетность для обеспечения надлежащего внедрения и эффективного функционирования СУБП.										
	1.2.1									<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	1.2.2	Ответственный руководитель полностью осведомлен о своих ролях и обязанностях СУБ в отношении политики безопасности полетов, стандартов безопасности полетов и культуры безопасности полетов организации.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<b>Изучить и оценить</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>									
Руководство	<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>Показатели соответствия и эффективности</b>			C    P    R    E	<b>Как это достигается</b>			Oценка/ Eval. CA	<b>Комментарии</b>



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

1.2.3	Ответственность за безопасность полетов, полномочия и обязанности определены и задокументированы во всей организации, и персонал понимает свои собственные обязанности.							<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC										
<b>Изучить и оценить</b>																		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Расспросите руководителей и сотрудников об их ролях и обязанностях.</li> <li>- Подтвердите, что высшее руководство осведомлено о показателях безопасности полетов организации ГА и ее наиболее значительных рисках.</li> <li>- Ищите доказательства наличия у руководителей целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов [SPT].</li> <li>- Ищите активное участие управленческой команды в СУБП.</li> <li>- Доказательства надлежащего снижения рисков, действий и ответственности.</li> <li>- Определены и применяются уровни управления, уполномоченные принимать решения о принятии рисков.</li> <li>- Проверьте наличие любых конфликтов интересов, а также то, что они были выявлены и урегулированы.</li> </ul>																		
Руководство	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

О	Показатели соответствия и эффективности				C	П	Р	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	Был назначен компетентный руководитель по безопасности полетов, который отвечает за внедрение и обслуживание СУБП и подчиняется непосредственно Ответственному Руководителю.										
	1.3.1									<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

1.3.2	Организации ГА выделила достаточные ресурсы для управления СУБП, включая, помимо прочего, компетентный персонал для расследования безопасности полетов, анализа, аудита и продвижения.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<b>Изучить и оценить</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.		Руководитель по безопасности полетов компетентен управлять СУБП и своевременно выявлять улучшения.	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	непосредственно Ответственному руководителю.	Для поддержания СУБП выделяется достаточно времени и ресурсов.	полетов находится в постоянном контакте с Ответственным Руководителем и при необходимости сообщает о проблемах безопасности полетов. Руководитель по безопасности полетов доступен для сотрудников организаций.	Существуют тесные рабочие отношения с ответственным руководителем, и руководитель по безопасности полетов считается доверенным советником и имеет соответствующий статус в организации.						
Оценка	Показатели соответствия и эффективности									
	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.	C	P	R	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии		
Руководство	<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 организация ГА, и об общих показателях безопасности полетов организации.</li></ul>				<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная						



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

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

## 1.4 КООРДИНАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ АВАРИЙНОГО РЕАГИРОВАНИЯ

Оценка	Показатели соответствия и эффективности				Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	П	Р	Э			
1.4.1	Был разработан и распространен соответствующий план аварийного реагирования (ERP), определяющий процедуры, роли, обязанности и действия различных организаций и ключевого персонала.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
1.4.2	ERP периодически проверяется на пригодность плана, а результаты анализируются для повышения его эффективности.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Изучить и оценить							



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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 тестиировался, а также предпринятые действия.

	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
	Была разработана и определена координированная 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					Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	П	Р	Э				
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.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	1.5.2 Документация СУБП, включая записи, относящиеся к СУБП, регулярно пересматриваются и обновляются с помощью соответствующего контроля версий.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<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>								
Руководство	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная				
	Документация СУБП включает политики и процессы, описывающие СУБП и процессы, 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 полётов				
	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.				

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



Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

## 2.1 ВЫЯВЛЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ОПАСНОСТИ

Оценка	Показатели соответствия и эффективности	C	P	R	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
2.1.1	Существует система конфиденциальной отчетности для регистрации ошибок, опасностей и ситуаций, когда едва удалось избежать неблагоприятного события, которая проста в использовании и доступна для всех сотрудников.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
	Существует система конфиденциальных сообщений, обеспечивающая соответствующую обратную связь с сообщающим и, при необходимости, с остальной частью организации.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Руководство	<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 сообщающим, 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>							
	Существующая	Приемлемая				Рабочая		Эффективная



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	Существует система конфиденциальной отчетности для регистрации обязательных событий и добровольных	Система отчетности доступна и проста в использовании для всего персонала.	Система отчетности используется всем персоналом. О любых предпринятых (или не предпринятых) действиях	Существует надежная система отчетности, основанная на объеме отчетности и качестве полученных отчетов.
	отчетов, которая включает систему обратной связи и хранится в базе данных. Процесс определяет, как обрабатываются отчеты, а также указываются и учитываются временные рамки.	Обязанности, сроки и формат обратной связи содержательны и четко определены. Защита данных и конфиденциальность обеспечены.	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.	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>Показатели соответствия и эффективности</b>	C П Р Э	<b>Как это достигается</b>	Оценка/ Eval. CA  Комментарии
O	2.1.3 Существует процесс, который определяет, как выявляются опасности из нескольких источников с помощью реактивных и проактивных методов (внутренних и внешних).			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC
O	2.1.4 Процесс идентификации опасностей выявляет опасности, связанные с человеческими качествами.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов

Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

Руководство	2.1.5	Существует процесс анализа данных и информации о безопасности полетов для выявления тенденций и получения полезной управленческой информации.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
	2.1.6	Расследования безопасности полетов проводятся соответствующим образом обученным персоналом для выявления основных причин (почему это произошло, а не только того, что произошло).					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<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 эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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

Оценка	Показатели соответствия и эффективности				Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	P	R	Э			
2.2.1	Существует процесс управления риском, который включает анализ и оценку риска, связанного с выявленными опасностями, выраженным с точки зрения вероятности и серьезности (или альтернативной методологии).					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
2.2.2	Существуют критерии для оценки уровня риска, который организацией ГА готова принять, а оценки и рейтинги риска должным образом					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

### Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

A

Редакция  
Edition

02

		обоснованы.								
<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) безопасности.</li><li>- Доказательства приемлемости риска регулярно используются в процессах принятия решений.</li></ul>										
<b>Существующая</b>										
Руководство	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.		
Оцен				Матрица рисков и критерии приемлемости четко определены и применимы. Ответственность и сроки принятия риска четко определены.						
	<b>Показатели соответствия и эффективности</b>				C	P	R	E	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	2.2.3 В организации ГА имеется процесс принятия решений и применения, надлежащих и эффективных средств контроля рисков.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<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>								
Руководство	<b>Существующая</b>  В организации ГА имеется процесс принятия решений и применения средств контроля рисков.	<b>Приемлемая</b>  Определены обязанности и сроки для определения и принятия средств контроля риска.	<b>Рабочая</b>  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.	<b>Эффективная</b>  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**

	Показатели соответствия и эффективности	C	P	R	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

### Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	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.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
<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>								
Руководство	<b>Существующая</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	<b>Приемлемая</b>  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.	<b>Рабочая</b>  Показатели безопасности полетов организации измеряются, а значимые SPI постоянно отслеживаются и анализируются на предмет тенденций.	<b>Эффективная</b>  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 эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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.		
Оценка	<b>Показатели соответствия и эффективности</b>		C П Р Э	<b>Как это достигается</b>	Oценка/ Eval. CA	Комментарии
	3.1.2	Меры по снижению рисков и меры контроля проверяются/аудируются, чтобы подтвердить, что они работают и эффективны.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Руководство	3.1.3	Обеспечение безопасности полетов учитывает деятельность, осуществляющую всеми организациями ГА, нанятыми напрямую.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
	<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 контролируемыми (например, проверка качества, обзоры и регулярные встречи).</li><li>- Информация, полученная в результате деятельности по обеспечению безопасности полетов и контролю засоблюдением 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 оценки того, применяются ли и эффективны ли средства контроля рисков.		Определены обязанности, методы и сроки оценки средств контроля риска. Подрядные организации ГА включаются в процесс обеспечения безопасности.	Проверяются средства контроля рисков, чтобы оценить, применяются ли они и насколько они эффективны.	Оцениваются средства управления рисками и предпринимаются действия для обеспечения их эффективности и предоставления безопасных услуг.		



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

Оценка	Показатели соответствия и эффективности				Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	P	R	Э			
3.1.4	Обязанности и ответственность за обеспечение соблюдения правил безопасности полетов определены, а применимые требования четко указаны в руководствах и процедурах организации.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
3.1.5	Существует программа внутреннего аудита, включающая подробную информацию о графике аудитов и процедурах аудитов, отчетности, последующих действиях и записях.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
3.1.6	Обязанности и ответственность за процесс внутреннего аудита определены, и есть лицо или группа лиц, ответственных за внутренний аудит, с прямым доступом к Ответственному руководителю.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Руководство	<b>Изучить и оценить</b>						
	<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>○ Руководством,</li><li>○ Прямыми руководителями, и</li><li>○ 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. 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. Все сотрудники осознают свои обязанности и ответственность		Отдельные лица активно выявляют потенциальные несоответствия и сообщают о них.	



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	и процедуры аудита, отчетности и записей. 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. 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>Показатели соответствия и эффективности</b>		C    P    R    Э	<b>Как это достигается</b>	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
Оценка	3.1.7 После аудита проводится соответствующий анализ причинных факторов и предпринимаются корректирующие/предупредительные действия.				<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Руководство	<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. Описан интерфейс между внутренними аудитами и процессами управления	Указаны обязанности и сроки определения, принятия и выполнения, корректирующих/предупредительных действий. Мониторинг соответствия включает контрактную 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. Организации ГА проактивноанализирует статус корректирующих/предупреждающих действий.		



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	рисками для безопасности полетов.		Статус 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					Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	П	P	Э				
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.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
3.2.2	Вопросы человеческого фактора (HF) рассматривались как часть процесса управления изменениями, и, при необходимости, организация ГА применяла соответствующие стандарты HF/ориентированного на человека проектирования к оборудованию и проектированию физической среды.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Изучить и оценить								



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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.

**Существующая**

**Приемлемая**

**Рабочая**

**Эффективная**



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

Организации ГА внедрила процесс управления изменениями для определения того, влияют ли изменения на безопасность полетов, и для управления любыми выявленными рисками в соответствии с существующими процессами управления рисками для безопасности полетов.	Определены причины запуска для процесса управления изменениями. В процессе также учитываются изменения, 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.	Используется процесс управления изменениями, который включает в себя идентификацию опасностей и оценку рисков с применением соответствующих средств контроля рисков до принятия решения о внесении изменений. Вопросы человеческого фактора рассматривались и решались в рамках процесса управления изменениями.	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. Изменения сообщаются тем, кого они затронут. Стратегии контроля и смягчения рисков, связанные с изменениями, достигают запланированного эффекта.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3.3 ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУБП

Оценка	Показатели соответствия и эффективности					Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
	C	П	Р	Э				
3.3.1	Организации ГА постоянно контролирует, пересматривает и оценивает свои процессы СУБП, чтобы поддерживать или постоянно улучшать общую эффективность СУБП.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
Изучить и оценить								



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

- Изучите информацию и данные о безопасности полетов, используемые для принятия управленческих решений и постоянного улучшения.
- Доказательства:
  - Включения извлеченных уроков в СУБП и оперативные процессы;
  - Поиска и внедрения передового опыта;
  - Опросов и оценок организационной культуры проводятся и принимаются меры;
  - Данные анализируются, и результаты передаются комитетам по безопасности полетов; и
  - Последующие действия.
  - Периодического обзора эффективности СУБП (политики, цели, SPI, процессы и процедуры и т. д.)
    - 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.

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. Задействовано высшее руководство и различные отделы. 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.

## 4 ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(АПКР 19, компонент 4)

### 4.1 ПОДГОТОВКА И ОБУЧЕНИЕ

	Показатели соответствия и эффективности	C	P	R	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	Комментарии
--	-----------------------------------------	---	---	---	---	---------------------	---------------------	-------------



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

### Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

4.1.1	Существует учебная программа по СУБП, которая включает начальную и периодическую/повторную подготовку. Обучение охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП организации.					<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC							
<b>Изучить и оценить</b>													
Руководство	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ознакомьтесь с программой обучения СУБП, включая содержание курса и способ обучения.</li><li>- Сверяйте записи о тренировках с программой обучения.</li><li>- Проанализируйте, как оценивается и поддерживается компетентность инструкторов.</li><li>- 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.</li><li>- Проанализируйте, как оценивается обучение новых сотрудников и при изменении в должности.</li><li>- Просмотрите любую оценку обучения.</li><li>- Убедитесь, что обучение включает человеческие и организационные факторы.</li><li>- Спросите сотрудников об их собственном понимании своей роли в СУБП организации ГА и своих обязанностях по обеспечению безопасности полетов.</li><li>- Убедитесь, что весь персонал проинструктирован о соблюдении требований.</li></ul>												



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	02

	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
	Существует программа обучения СУБП, которая включает начальное и повторное обучение.	Обучение охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП 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 проводится компетентным персоналом.	Обучение СУБП оценивается повсем аспектам (цели обучения, содержание, методы и стили обучения, тесты и т. д.) и связано с оценкой компетентности. Подготовка регулярно пересматривается с учетом отзывов из различных источников.
	Показатели соответствия и эффективности	C П Р Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA
Оценка	4.1.4 Существует процесс, который оценивает компетентность человека и при необходимости принимает соответствующие меры по исправлению положения.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC
	4.1.5 Компетентность инструкторов определяется и оценивается, и при необходимости принимаются соответствующие меры по исправлению положения.			<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC
Руководс	Изучить и оценить			
	<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>			
	Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

### Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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 из 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		C	П	P	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval. CA	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.						<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> NC	
	Изучить и оценить								



## Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов

## Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System (SMS)

Документ № Document no.	SCAA-OPS-GM-38
Приложение Appendix	A
Редакция Edition	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 анализирует и передает критическую для безопасности полетов информацию с помощью различных методов, чтобы обеспечить ее максимальное понимание.
			Коммуникация по вопросам безопасности полетов оценивается для определения того, как она используется и понимается, и для ее улучшения, где это необходимо.

## 5 УПРАВЛЕНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕМ

Показатели соответствия и эффективности	C	P	R	Э	Как это достигается	Оценка/ Eval.	Комментарии
-----------------------------------------	---	---	---	---	---------------------	---------------	-------------

Ревизия / Revision: 00	Дата / Date: 29.09.2025	Страница / Page: 256
------------------------	-------------------------	----------------------



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся  
системы управления безопасностью полетов**

**Instruction on Certification and Oversight of the AO of the KR with Respect to the Safety Management System  
(SMS)**

Документ №  
Document no.

SCAA-OPS-GM-38

Приложение  
Appendix

A

Редакция  
Edition

02

Уководство	5.1.1	Организации ГА определила и задокументировала соответствующие внутренние и внешние протоколы взаимодействия и критический характер таких взаимодействий.						CA						
<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>о Выявляются критические вопросы безопасности полетов, области и связанные с ними опасности;</li><li>о Происшествия, связанные с безопасность полетов, регистрируются и рассматриваются;</li><li>о Действия по управлению рисками применяются и регулярно пересматриваются; и</li><li>о 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>														
Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная											
Организация ГА определила и задокументировала соответствующие внутренние и внешние процессы взаимодействия и критический характер таких взаимодействий.	Адресуются все соответствующие взаимодействия. Способ управления взаимодействием соответствует критичности с точки зрения безопасности полетов. Определены средства для передачи информации о безопасности полетов.	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.	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.											