

УТВЕРЖДАЮ

Директор ГАГА при КМ КР

Настаев А.И.

« ____ » _____ 20 ____

**РУКОВОДСТВО ПО СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**
КЫРГЫЗСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ ИМ. И. АБДРАИМОВА
Издание III

СОГЛАСОВАНО

Заведующий сектором качества и
внедрение стандартов ИКАО

« ____ » _____ 20 ____

СОГЛАСОВАНО

Начальник управления летной
эксплуатации

« ____ » _____ 20 ____

2022 г.

УТВЕРЖДАЮ

Директор

КАИ им. И. Абдраимова

_____ Курманов У.Э.

« ____ » _____ 20 ____

**РУКОВОДСТВО ПО СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**
КЫРГЫЗСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ ИМ. И. АБДРАИМОВА
Издание III

СОГЛАСОВАНО

Заведующий отделом качества
безопасности полетов и стандартов
ИКАО

_____ Эрмексариева Г.М.

« ____ » _____ 20 ____

СОГЛАСОВАНО

Инспектор по безопасности полетов

_____ Бактыбеков Т.Б.

« ____ » _____ 20 ____

2022 г.

Настоящее Руководство по управлению безопасностью полетов (далее - РУБП) Кыргызский авиационный институт им. И. Абдраимова (далее – КАИ) разработана в соответствии с нормативно-правовыми актами в сфере гражданской авиации Кыргызской Республики (далее-ГА КР), в концептуальных рамках Международной организации гражданской авиации ИКАО Doc 9859 An/474 издание 4 от 2019 года, и определяет порядок организации и функционирования системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП).

В период с 2021 года по 2026 год, в соответствии с Типовой инструкцией по СУБП реализованы этапы создания СУБП КАИ, апробированы и реализованы основные элементы по функционированию СУБП в рамках КАИ, такие как:

- 1) реагирующие процессы СУБП;
- 2) проактивные процессы СУБП;
- 3) прогнозируемые процессы СУБП;
- 4) создана структура органа по управлению безопасностью полетов;
- 5) утверждены должностные обязанности ответственных лиц по СУБП;
- 6) инспектор по безопасности полетов прошел первоначальную профессиональную подготовку по СУБП;
- 7) создана документация СУБП;
- 8) создана электронная база данных в рамках КАИ;
- 9) разработан настоящий РУБП в редакции №3 с учетом корректирующих мер по предусматривающую подготовку пилотов и опыта аналогичных зарубежных авиационных учебных организаций.

Настоящее РУБП является руководством для деятельности преподавательского состава КАИ по обеспечению безопасности полетов в образовательной деятельности.

Оглавление

№	Главы	Страница
1.	Контроль документооборота	2
2.	Нормативные требования к СУБП АУТЦ	6
3.	Сфера деятельности и интеграция системы управления безопасностью полетов	6
4.	Политика в области безопасности полетов	10
5.	Цели обеспечения безопасности полетов	13
6.	Ответственность за безопасность полетов и ведущие сотрудники	15
7.	Представление данных о безопасности полетов и корректирующие действия	20
8.	Выявление опасных факторов и оценка факторов риска	24
9.	Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов	48
10.	Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов	57
11.	Подготовка и обмен информацией в области обеспечения безопасности полетов	62
12.	Постоянное совершенствование и проверка СУБП	68
13.	Ведение документации СУБП	70
14.	Контролирование осуществления изменений	72
15.	План действий на случай аварийной обстановки или чрезвычайных обстоятельств	75

1. Контроль документооборота.	
<i>Цель</i>	
	1.1. Контроль документооборота осуществляется с целью поддержания РУБП актуальным для применения авиационным персоналом КАИ. Новая редакция или текст изменения РУБП доводится до заинтересованных лиц подразделений КАИ.
<i>Критерии</i>	
	1.2. РУБП периодически пересматривается, вносятся проекты изменений и дополнений при возникновении такой необходимости. Инспектора по безопасности полетов КАИ, поступившие предложения по внесению изменений и дополнений анализирует, систематизирует, оформляет и согласовывает документ внутри КАИ. 1.3. Директор КАИ обновленный проект поправок РУБП на бумажном и электронном носителе направляет на согласование с заинтересованными организациями. После согласования проект поправок РУБП направляется в уполномоченный орган в сфере ГА КР (Государственная агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызский Республики (далее ГАГА)) установленным порядком для одобрения (согласования). 1.4. Отработанные и утвержденные изменения и добавления РУБП вводятся в действие приказом директора КАИ. 1.5. Одновременно вносятся соответствующие изменения в РППП и РпК. 1.6. Контрольный экземпляр оригинала РУБП в полном объеме хранится в отделе делопроизводства КАИ и один экземпляр (электронный вариант по запросу уполномоченного органа) хранится в уполномоченном органе ГАГА. 1.7. Рабочие экземпляры РУБП хранятся в подразделениях КАИ. 1.8. В случае поступления какого-либо документа из ГАГА, содержащего правила и процедуры, включение которых в РУБП требуется данным документом, в «Листе регистрации изменений» делается отметка о поступлении изменения и организуется внесение самого изменения процедурой, описанной выше. 1.9. Ежегодно или по результатам аудитов осуществляется обзор РУБП для обеспечения соответствия требованиям, адекватности, эффективности и корректировки. 1.10. Ответственность за сохранность используемых экземпляров РУБП, внесение поступающих изменений, возложена на руководителя, ответственного за безопасность полетов и руководителей подразделений, кому выданы экземпляры РУБП для повседневной работы. 1.11. Копии всех внесенных утвержденных и согласованных изменений и поправок к Руководству по системе управления

	безопасностью полетов направляются всем юридическим и физическим лицам, для которых было подготовлено данное руководство, по следующим адресатам:													
	<table><tr><th>Номер копии</th><th>Адресат</th><th>Примечание</th></tr><tr><td>1</td><td>ГАГА при КМ КР</td><td>Оригинал</td></tr><tr><td>2</td><td>Отдел обеспечения качества и стандартов ИКАО</td><td>Оригинал</td></tr><tr><td>3</td><td>Инспектор по безопасности полетов</td><td>Копия №1</td></tr></table>	Номер копии	Адресат	Примечание	1	ГАГА при КМ КР	Оригинал	2	Отдел обеспечения качества и стандартов ИКАО	Оригинал	3	Инспектор по безопасности полетов	Копия №1	
	Номер копии	Адресат	Примечание											
	1	ГАГА при КМ КР	Оригинал											
	2	Отдел обеспечения качества и стандартов ИКАО	Оригинал											
3	Инспектор по безопасности полетов	Копия №1												
Остальным пользователям высылаются электронные копии данного Руководства.														
Система рассылки изменений и поправок включает функцию контроля.														
Справочные документы для перекрестных ссылок														
	1)Руководство по подготовке персонала и процедурам; 2)Руководство по качеству; 3)Типовая инструкция по СУБП. 4)Dос 9859 Ап/474 издание 4, ИКАО.													

Лист регистрации поправок и изменений

[illegible]

2. Нормативные требования к СУБП	
<i>Цель</i>	
	2.1. Приведение и поддержание СУБП КАИ в соответствие со стандартами и рекомендациями ИКАО, Doc 9859 An/474 издание 4 от 2019 года и Типовой инструкцией по СУБП.
<i>Критерии</i>	
	2.2. Актуальность разработки новой редакции РУБП КАИ возник в связи с третьим изданием Doc 9859 в 2019 году, и расширением области действия по видам подготовки КАИ. 2.3. Действие РУБП вступило в силу со дня утверждения документа приказом директора КАИ. 2.4. РУБП КАИ устанавливает стандарты и критерии безопасности полетов КАИ, регулирует отношения авиационного персонала в рамках системы управления безопасностью полетов при производстве учебных, тренировочных и производственных полетов. РУБП КАИ детализирует процедуры по поддержанию СУБП в соответствии с нормативными требованиями ГА КР в области безопасности полетов. 2.5. РУБП КАИ имеет взаимосвязь с Руководством по подготовке персонала и процедурам КАИ, Руководством по качеству и нормативными актами в сфере использования воздушного пространства и эксплуатации воздушных судов.
<i>Справочные документы</i>	
	1) Программа по безопасности полетов; 2) Типовая инструкция по СУБП; 3) Doc 9859 An/474 издание 4, ИКАО.

3. Сфера деятельности и интеграция системы управления безопасностью полетов	
<i>Цель</i>	
	3.1. Конечной целью интегрированной системы управления безопасностью полетов в КАИ является выполнение полетов без авиационных происшествий.
<i>Критерии</i>	
	3.2. СУБП КАИ охватывает все направления деятельности КАИ на основе ежегодных интегрированных программ управления безопасностью полетов. Выявление опасных факторов и управление факторами риска осуществляется в рамках системы сбора информации методом повседневных наблюдений, проведением постоянного мониторинга и внутренних аудитов безопасности полетов и качества, добровольных сообщений, по альтернативным и интерактивным каналам получения и обмена информацией. Оценка степени опасности выявленных отклонений, выработка корректирующих мер,

	представление их руководителям авиационных структурных подразделений и контроль эффективности реализации 3.3. Сферы деятельности КАИ. КАИ осуществляет: 1) Предоставления теоретической подготовки высшего профессионального образования; 2) Предоставления теоретической подготовки среднего профессионального образования; 3) Предоставления дополнительного образования; 4) Переподготовка авиационного персонала; 5) Повышения квалификации авиационного персонала. 3.4.Авиационный институт берет на себя обязательства: a) Оказывать поддержку управлению безопасностью полетов путем выделения всех соответствующих ресурсов, что приведет к созданию организационной культуры, стимулирующей введение безопасной практики, содействующей эффективному представлению информации о безопасности полетов и обмену ей, а также активному управлению безопасностью полетов, придавая его результатам первостепенное значение. b) Вменять управление безопасностью полетов в первейшую обязанность всех руководителей и сотрудников; c) Четко определять для всего персонала (как для руководителей, так и для рядовых сотрудников) сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения безопасности полетов, организации эффективного функционирования нашей системы управления безопасностью полетов; d) Разрабатывать и применять процессы выявления факторов опасности и управления факторами риска, включая систему представления данных о факторах опасности, с целью устранения или уменьшения факторов риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, неизбежно возникающих при производстве учебных полетов, до наименьшего практически возможного уровня (НПВУ); e) Гарантировать, что против любого сотрудника, который сообщает о проблеме безопасности полетов через систему представления данных об опасности, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное или злонамеренное нарушение правил или процедур; f) Выделять необходимые средства на постоянное совершенствование СУБП, считая, что это эффективные капиталовложения в достижении более высокого уровня безопасности полетов;
--	---

- g) Соблюдать и, по возможности, не превышать правовые и нормативные требования и стандарты;
- h) Обеспечивать наличие достаточных квалифицированных и подготовленных людских ресурсов для реализации стратегии процессов обеспечения безопасности полетов;
- i) Гарантировать, чтобы всему персоналу предоставлялась адекватная и надлежащая информация о безопасности полетов и соответствующая подготовка, чтобы он был компетентен в вопросах безопасности полетов и чтобы ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией;
- j) Определять и оценивать наш уровень безопасности полетов по реальным показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и целевым задачам безопасности полетов;
- k) Постоянно совершенствовать нашу эффективность обеспечения безопасности полетов посредством управленческих процессов, которые обеспечивают принятие соответствующих и действенных мер в области безопасности полетов;
- l) Не допускать ситуации, когда под влиянием продолжительного отсутствия АП и АИ, у руководства и персонала КАИ им.И.Абдраимова станет развиваться чувство самоуспокоенности или ложной безопасности, будучи уверенными, что хорошие текущие показатели в области безопасности полетов гарантируют абсолютную ее безопасность в перспективе;
- m) Обеспечить допуск персонала КАИ им.И.Абдраимова к исполнению функциональных обязанностей только после прохождения подготовки по соответствующим программам и аттестации, следить, чтобы выполняемые задачи соответствовали его квалификации. Процесс поддержания профессионального уровня и повышения квалификации персонала сделать непрерывным;
- n) Постоянно совершенствовать наши показатели безопасности на основе постоянного мониторинга и измерений, а также регулярного обзора и корректировки целей и задач безопасности;
- o) Гарантировать соответствие предоставляемых из внешних источников, систем и услуг для обеспечения учебного процесса подготовки персонала нашим стандартам обеспечения безопасности полетов.

3.5. СУБП КАИ для выполнения программы по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска предусматривает процессы по выявлению опасных факторов и процессы по управлению факторами риска.

3.6. Процессы по выявлению опасных факторов:

- 1) проведение внутренних аудиторских проверок состояния

безопасности полетов в подразделениях и службах организации;

2) проведение аудиторских проверок обеспечения безопасности полетов в группе взаимосвязанных организаций или подрядчиков, участвующих в сфере деятельности КАИ;

3) проведение постоянного мониторинга процедур организации и проведения полетов в АУТЦ «Бишкек Вингс», соблюдения установленных мер безопасности авиационным персоналом;

4) контроль реализации годовых интегрированных программ управления безопасностью полетов и ежемесячных(квартальных) планов обеспечения безопасности полетов;

5) сбор, фиксация и анализ ошибочных действий авиационного персонала, отклонений от расчетных параметров полета и нарушений мер безопасности при выполнении полетов постоянным и переменным составом;

6) контроль за планированием полетов, выявление опасных факторов в организации полетов

7) сбор информации по системе добровольных сообщений.

3.7. Процессы по управлению факторами риска:

1) сбор и анализ материалов аудиторских проверок и мониторингов;

2) фиксирование и учет выявленных опасных факторов;

3) обработка и анализ степени опасности факторов риска, их классификация;

4) разработка матриц риска;

5) разработка вариантов корректирующих мероприятий по ликвидации, предотвращению и уклонению от опасных факторов риска;

6) рассмотрение вариантов корректирующих мероприятий на методическом совете КАИ, их согласование и утверждение;

7) доведение вариантов корректирующих мероприятий до исполнителей;

8) реализация корректирующих мероприятий исполнителями;

9) контроль эффективности корректирующих мероприятий;

10) мониторинг результатов по внедренным корректирующим мероприятиям, выявление остаточных опасных факторов и выработка дополнительных корректирующих мероприятий.

3.8. Оборудование, необходимые для выполнения программы управления факторами риска:

1) комплект оргтехники;

2) журнал учета ошибочных действий, журнал оператора AFIS, журнал учета авиационных происшествий и инцидентов;

3) технические средства контроля работоспособности авиационной техники, средств обеспечения полетов;

4) метеорологическое оборудование аэродрома;

	5) технические средства аудио-видео фиксации процессов проведения полетов. 3.9. Если СУБП КАИ будет применяться в группе взаимосвязанных организаций или подрядчиков, то такая интеграция будет определяться и документироваться в соответствующих договорах и соглашениях, с указанием сферы ответственности и ответственных должностных лиц в установленном законодательством порядке. 3.10. СУБП КАИ функционирует во взаимосвязи с СМК КАИ. Процедуры выявления опасных факторов СУБП и выявления отклонений от установленных стандартов качества в СМК взаимно дополняют информацию по выявлению рисков. При этом определяется взаимное их влияние и взаимосвязь. Оптимальные, интегрированные корректирующие мероприятия разрабатываются в интересах безопасности полетов и в интересах качества летного обучения.
<i>Справочные документы</i>	
	1) Устав КАИ; 2) Руководство по качеству; 3) Типовая инструкция по СУБП. 4) Дос 9859 Ап/474 издание 4, ИКАО.

4. Политика в области безопасности полетов	
<i>Цель</i>	
	4.1. Описать цели политики в области безопасности полетов. Доведение до сознания авиационного персонала КАИ принципов, процедур и методов СУБП обеспечивающих достижение приемлемого уровня безопасности полетов на определенном этапе деятельности.
<i>Критерии</i>	
	4.2. Политика КАИ в области обеспечения безопасности полетов представляет собой изложение принципов, процедур и методов СУБП, используемых для достижения желаемых целей обеспечения безопасности полетов. Политика устанавливает обязательства руководящего состава КАИ внедрить и постоянно совершенствовать принципы безопасности полетов во всех аспектах своей деятельности. Руководящий состав КАИ разрабатывает измеримые и достижимые цели обеспечения безопасности полетов, которые должны быть реализованы в масштабах всего КАИ. 4.3. Политика в области обеспечения безопасности полетов КАИ включает обязательства: 1) достичь наивысших стандартов безопасности полетов; 2) соблюдать все применимые нормативно-правовые требования Кыргызской Республики в сфере использования воздушного пространства и деятельности авиации;

3) соблюдать международные стандарты, ратифицированные законодательством Кыргызской Республики;

4) внедрять признанную передовую практику в области профессиональной подготовки авиационного персонала;

5) предоставлять все необходимые ресурсы учебным подразделениям КАИ;

6) обеспечить, чтобы безопасность полетов была первоочередной обязанностью и ответственностью всех руководителей подразделений КАИ;

7) разумно применять политику дисциплинарных мер;

8) обеспечить понимание, внедрение и соблюдение политики в области обеспечения безопасности полетов на всех организационных уровнях.

Заявление о политике в области обеспечения безопасности полетов

4.4. Безопасность полетов является одной из основных функций нашей деятельности. Мы преданы делу разработки, реализации, постоянного осуществления и совершенствования стратегий и методов для обеспечения того, чтобы наша авиационная деятельность развивалась в условиях сбалансированного распределения ресурсов организации, направленных на достижение высочайшего уровня безопасности полетов и соблюдения национальных и международных стандартов при предоставлении наших услуг.

4.5. Руководящий состав КАИ на всех уровнях, и все сотрудники КАИ отвечают за достижение этого высочайшего уровня безопасности полетов, начиная с младших авиационных специалистов до ответственного руководителя КАИ в лице директора КАИ Курманова У.Э..

4.6. Мы берем на себя обязательства:

1) оказывать поддержку системе по управлению безопасностью полетов путем выделения всех соответствующих ресурсов, что приведет к созданию организационной культуры, которая стимулирует введение безопасной практики, содействует эффективному представлению данных о безопасности полетов и обмену этой информацией, а также активно управляет безопасностью полетов, придавая его результатам такое же значение, как и результатам деятельности других управленческих систем организации;

2) вменить управление безопасностью полетов в первейшую обязанность всех руководителей и сотрудников;

3) четко определить для всего персонала (как для руководителей, так и для рядовых сотрудников) сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения безопасности полетов организации и эффективности функционирования нашей системы управления безопасностью полетов;

	4) разработать и применять процессы выявления опасных факторов и управления факторами риска, включая систему представления данных об опасных факторах, с целью устранения или уменьшения факторов риска для безопасности полетов, связанных с последствиями опасных факторов, возникающих в результате нашей деятельности, чтобы добиться постоянного повышения эффективности обеспечения безопасности полетов; 5) гарантировать, что против любого сотрудника, который сообщает о проблеме безопасности полетов через систему представления данных об опасных факторах, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное или злонамеренное нарушение правил или процедур; 6) соблюдать и, по возможности, превышать нормативно-правовые требования и стандарты; 7) обеспечивать наличие достаточных квалифицированных и подготовленных людских ресурсов для реализации стратегии процессов обеспечения безопасности полетов; 8) гарантировать, чтобы всему персоналу предоставлялась адекватная и надлежащая информация о безопасности полетов и соответствующая подготовка, чтобы каждый сотрудник был компетентен в вопросах безопасности полетов, и чтобы ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией; 9) определять и оценивать нашу эффективность обеспечения безопасности полетов в сравнении с реалистичными показателями эффективности обеспечения безопасности полетов и целевыми задачами безопасности полетов; 10) постоянно совершенствовать эффективность обеспечения безопасности полетов посредством управленческих процессов, которые обеспечивают принятие соответствующих действенных мер в области обеспечения безопасности полетов; 11) гарантировать соответствие предоставляемых из внешних источников систем и услуг для обеспечения наших производственных операций нашим стандартам обеспечения безопасности полетов. Генеральный директор КАИ _____ У. Курманов (Подпись)
<i>Справочные документы</i>	
	1) «Программа по безопасности полетов»; 2) Типовая инструкция по СУБП; 3) Doc 9859 An/474 издание 4, ИКАО.

5. Цели обеспечения безопасности полетов	
<i>Цель</i>	
	Целью политики руководства КАИ является:
<i>Критерии</i>	
	1) безопасное, надежное, устойчивое и эффективное функционирование деятельности КАИ по подготовке авиационного персонала за счет своевременного выявления негативных факторов в ходе учебного процесса, которые влияют на БП и их устранение; 2) постоянный поиск, выявление опасных факторов и принятие мер по устранению их влияния на всех этапах подготовки авиационного персонала; 3) создание постоянно действующей системы для эффективной работы и поддержания безопасности полетов. 5.1. Цели обеспечения безопасности полетов и заявление о политике в области обеспечения безопасности полетов установлены и доведены до каждого сотрудника КАИ. 5.2. В целях реализации поставленной задачи требуется: а) внесение корректирующих дополнений в РУБП КАИ в 2022 году, и, в последующем, его поддержание актуальным; б) четкое планирование мероприятий по управлению безопасностью полетов; с) доведение задач по безопасности полетов каждому сотруднику КАИ; д) внедрение «культуры безопасности полетов» в повседневную жизнедеятельность КАИ; е) поддержание уровня профессиональной подготовки авиационного персонала КАИ в соответствии с установленными критериями; ф) выделение ресурсов на обеспечение качества обучения и безопасности полетов; г) организация и реализация мероприятий по выявлению опасных факторов; h) формирование в коллективе высоких морально-психологических взаимоотношений, корпоративной солидарности, заинтересованности каждого сотрудника в успешной деятельности КАИ, высокой степени безопасности полетов и достижении поставленной цели. 5.3. Безопасность полетов в КАИ обеспечивается: а) выполнением персоналом КАИ требований нормативных документов; б) выполнением персоналом процедур сертификации по организации, обеспечению в КАИ; с) поддержанием требуемого уровня профессиональной подготовки персонала, занятого в организации, обеспечении и выполнении полётов;

	d) системой контроля качества организации, обеспечения и выполнения полетов в АУТЦ «Бишкек Вингс»; e) контролем соблюдения требуемого уровня наземного обслуживания и обеспечения при производстве полетов сторонними организациями; f) принципиальным подходом к проверкам за состоянием безопасности полетов в КАИ; g) своевременностью принимаемых руководителями мер по обеспечению БзП; h) наличием и выделением необходимых ресурсов для реализации требуемых мероприятий по БзП; i) четким распределением обязанностей и ответственности должностных лиц КАИ в вопросах обеспечения безопасности полетов.
<i>Справочные документы</i>	
	1) Внутренние документы КАИ с описанием и расчетами показателей эффективности обеспечения безопасности полетов КАИ; 2) Расчет и анализ показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

6. Ответственность за безопасность полетов и ведущие сотрудники	
<i>Цель</i>	
	6.1.Целью раздела является: описание полномочий, обязанностей и ответственности персонала, участвующего в реализации СУБП в обеспечении безопасности полетов, в том числе: 1)Директора КАИ; 2)инспектора по безопасности полетов; 3) руководителей подразделений в области безопасности полетов; 4)персонала группы сотрудников КАИ, ответственных за реализацию СУБП.
<i>Критерии</i>	
	6.2. Инспектор по безопасности полетов КАИ отвечает за разработку и функционирование эффективной СУБП. Инспектор по безопасности полетов КАИ, также консультирует директора КАИ и руководителей подразделений по вопросам управления безопасностью полетов и отвечает за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о них среди сотрудников КАИ и заинтересованных сторон. 6.3. Должностные функции руководящего состава КАИ в сфере безопасности полетов включают, в частности: Директор КАИ 6.4. Директор КАИ несет ответственность за то, чтобы система управления безопасностью полетов была надлежащим образом реализована и функционировала в сферах деятельности организации. Он несет полную ответственность за безаварийную летную работу КАИ. 6.5. Отвечает за своевременное назначение в установленном порядке: 1) Инспектора по безопасности полетов КАИ; 2) методического совета КАИ по вопросам безопасности полетов; 3) оперативной группы по вопросам безопасности полетов. 6.6. Определяет и документально оформляет в должностных инструкциях полномочия, обязанности и ответственность персонала, участвующего в реализации СУБП на всех уровнях организации. 6.7. Добивается, чтобы все сотрудники КАИ знали свои полномочия, обязанности и ответственность в отношении любых решений и действий в сфере управления безопасностью полетов, которые до персонала доводится Инспектором по безопасности полетов КАИ в различных доступных формах.

6.8. Утверждает структуру иерархии ответственности в сфере СУБП в соответствии организационно-штатной структурой КАИ и обеспечивает работоспособность КАИ.

Инспектор по безопасности полетов КАИ

6.9. Инспектор по безопасности полетов КАИ, перед директором КАИ несет ответственность за руководство и управление планированием, реализацией и функционированием СУБП КАИ.

6.10. Инспектор по безопасности полетов КАИ, предоставляет услуги, связанные с СУБП, по направлениям деятельности организации, как требующим, так и не требующим сертификации, или переданным на внешний подряд, которые включены в сферу задач СУБП, и может распределять полномочия и ответственность от имени лиц, занимающих определенные должности, в соответствии с нормативными положениями.

Роль и основные служебные обязанности Инспектора по безопасности полетов КАИ

6.11. Приверженец делу безопасности полетов.

Демонстрирует безупречное профессиональное поведение и подход в отношении безопасности полетов, следует нормативной практике и правилам, распознает опасные факторы и сообщает о них и содействует эффективному представлению данных о безопасности полетов.

6.12. Лидер

Формирует и популяризирует организационную культуру, которая способствует применению практики обеспечения безопасности полетов с помощью эффективного руководства.

6.14. Распространитель информации

Выступает проводником информации с целью доведения вопросов безопасности полетов до сведения руководства и предоставления информации о безопасности полетов сотрудникам организации, подрядчикам и заинтересованным сторонам.

Составляет и предоставляет информацию по вопросам безопасности полетов в рамках организации.

6.16. Разработчик

Оказывает помощь в постоянном совершенствовании методов выявления опасных факторов и оценки факторов риска для безопасности полетов и СУБП организации.

6.18. «Строитель» взаимоотношений

Строит и поддерживает хорошие рабочие отношения с оперативной группой по вопросам безопасности полетов (ОГБП) и с сотрудниками офиса службы безопасности полетов (SSO).

6.20. Представитель

Представляет организацию в комитетах правительственных, международных и отраслевых организаций (например, ИКАО, ИАТА, ГАГА, КРБП и т. д.).

6.22. Аналитик

Анализирует технические данные с целью выявления тенденций, относящихся к опасным факторам, событиям и происшествиям.

6.24. Руководитель процессами:

эффективно применяет соответствующие процессы и процедуры для выполнения задач и обязанностей;

изыскивает возможности повышения эффективности процессов;

оценивает эффективность и стремится постоянно повышать качество процессов.

Должностные требования к Инспектору по безопасности полетов КАИ

6.23. Помимо других обязанностей, Инспектор по безопасности полетов КАИ:

- 1) руководит функционированием СУБП;
- 2) своевременно собирает и анализирует информацию о безопасности полетов;
- 3) организует исследования в области обеспечения безопасности полетов;
- 4) отслеживает и оценивает результаты корректирующих действий;
- 5) обеспечивает проведение оценки факторов риска в случае необходимости;
- 6) отслеживает проблемы в авиационной отрасли, связанные с безопасностью полетов, которые могут повлиять на деятельность организации;
- 7) участвует в реальных или учебных мероприятиях на случай аварийной обстановки;
- 8) участвует в разработке и обновлении плана мероприятий на случай аварийной обстановки и процедур их реализации;
- 9) организует предоставление всему персоналу информации по вопросам безопасности полетов, включая цели и задачи организации, через каналы обмена данными.

6.24. Инспектор по безопасности полетов КАИ, должен взаимодействовать с эксплуатационным персоналом, старшим руководством и руководителями подразделений всей организации.

6.25. Инспектор по безопасности полетов КАИ, также должен поддерживать конструктивные взаимоотношения с регламентирующими органами, службами и поставщиками обслуживания вне организации.

6.26. По необходимости, на рабочем уровне Инспектор по безопасности полетов КАИ устанавливает и другие контакты в интересах безопасности полетов.

Квалификация Инспектора по безопасности полетов КАИ

6.27. К требуемым качествам и квалификации Инспектора по безопасности полетов КАИ, относятся:

- 1) опыт работы в области обеспечения безопасности полетов в качестве сотрудника по расследованию авиационных происшествий, связанных с безопасностью полетов, или руководителя, ответственного за безопасность и качество полетов, или руководителя, ответственного за управление факторами риска для безопасности полетов;
- 2) хорошее знание функциональной деятельности организации;
- 3) глубокие знания в области авиационной техники;
- 4) отличное знание систем управления безопасностью полетов;
- 5) курс обучения по вопросам СУБП;
- 6) понимание принципов и технологий управления факторами риска в рамках СУБП;
- 7) опыт реализации и управления СУБП;
- 8) опыт и надлежащая квалификация в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с учетом человеческого фактора;
- 9) опыт и надлежащая квалификация в области проведения проверок и инспекций по вопросам безопасности полетов и качества;
- 10) хорошее знание нормативно-правовой базы авиационной отрасли, включая стандарты и рекомендуемую практику ИКАО (SARPS) и соответствующие нормативные положения в гражданской авиации;
- 11) способность устанавливать контакты на всех уровнях как внутри, так и вне организации;
- 12) умение твердо отстаивать свою позицию, популяризовать «культуру справедливости и объективности» и одновременно создавать атмосферу открытости и ненаказуемости для представления данных о безопасности полетов;
- 13) уверенность в себе и способность напрямую обращаться к директору КАИ как его консультант и доверенное лицо;
- 14) развитые навыки обмена информацией и демонстрируемый высокий уровень навыков межличностного общения, способность поддерживать контакты со многими людьми и представителями организаций, включая людей с разным культурным уровнем;
- 15) компьютерная грамотность и развитые навыки аналитической работы.

**Полномочия
инспектора по безопасности полетов КАИ**

6.28. По вопросам безопасности полетов Инспектор по безопасности полетов КАИ, имеет прямой доступ к директору КАИ и соответствующим руководителям старшего и среднего звена.

	6.29. Инспектор по безопасности полетов КАИ, уполномочен проводить, под руководством директора КАИ, проверки, обследования и инспекции любых аспектов эксплуатационной работы в соответствии с порядком, установленным в документации СУБП. 6.30. Инспектор по безопасности полетов КАИ, уполномочен проводить, под руководством директора КАИ, расследования внутренних событий, связанных с безопасностью полетов, в соответствии с порядком, установленным в документации СУБП организации. 6.31. Инспектор по безопасности полетов КАИ, не должен занимать другие должности или исполнять другие обязанности, которые могут противоречить или вредить его роли руководителя, ответственного за безопасность полетов. 6.32. В иерархии должностей КАИ, должность Инспектора по безопасности полетов КАИ находится не ниже уровня должностей руководителей других эксплуатационных или производственных подразделений и служб, и не подчиненная им.
<i>Справочные документы</i>	
	1) Устав КАИ 2) Doc 9859 Ан/474 издание 4, ИКАО; 3) РППП.

7. Представление данных о безопасности полетов	
Цель	7.1. Целью системы представления данных о безопасности полетов КАИ является своевременное, точное и полное доведение информации о безопасности полетов или об авиационных событиях в уполномоченный орган ГАГА и орган государственного управления установленным порядком. 7.2. Основная цель системы добровольного и конфиденциального представления данных заключается в том, чтобы повысить уровень безопасности полетов КАИ в авиационной отрасли путем сбора данных об имеющихся и потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые в противном случае не были бы представлены через другие каналы. Такие донесения могут касаться происшествий, опасных факторов или угроз для безопасности нашей деятельности в авиационной отрасли. Эта система не устраняет необходимость в обязательном представлении данных об авиационных происшествиях и инцидентах в соответствии с СУБП КАИ, а также в обязательном уведомлении о событиях соответствующих регламентирующих органов.
Критерии	Система представления данных о безопасности полетов 7.3. В КАИ применяются три типа систем представления данных в уполномоченный орган ГА: 1) система обязательного представления данных; 2) система добровольного (сообщения) представления данных; 3) система конфиденциального представления данных. <u>Система обязательного представления данных</u> 7.4. Фиксирование внутренних авиационных событий в КАИ осуществляется на бумажных и электронных носителях информации. Таких как: 1) Журнал учета нарушений и ошибочных действий персонала. 2) Журнал учета авиационных происшествий и инцидентов в ОсОО «Бишкек Вингс»; 3) Журнал учета добровольных сообщений. 7.5. Система представления данных о безопасности полетов КАИ подразделяется на: 1) реагирующие донесения (донесения об авиационном происшествии или инциденте и т. д.); 2) проактивные донесения (донесения о предупреждающих мерах); 3) прогностические донесения (донесения о прогнозируемых или возникших опасных факторах). 7.6. Система представления данных о безопасности полетов предусматривает элементы:

- 1) формат отчета (донесения);
- 2) конфиденциальность донесения;
- 3) адресаты;
- 4) процедуры расследования;
- 5) оценки факторов риска;
- 6) корректирующие/профилактические меры;
- 7) распространение отчета(донесения).

7.7. Обязательные донесения (уведомления) об авиационных событиях в КАИ подлежат передаче в уполномоченные государственные органы в порядке и в сроки, определенные уполномоченным органом ГАГА.

7.8. Представление информации об обычных незначительных происшествиях, которые не выходят за пределы КАИ, осуществляются решением директора КАИ.

7.9. Любая информация по безопасности полетов фиксируется в журналах в форме, удобной для их последующего интегрированного анализа и выработки корректирующих мер.

Система добровольных сообщений

7.10. Система добровольных сообщений (далее - СДС) представляет собой систему добровольного, ненаказуемого, конфиденциального представления данных о происшествиях и опасных факторах, руководимая руководителем, ответственным за безопасность полетов. Она обеспечивает канал для добровольного представления данных об авиационных происшествиях или опасных факторах, связанных с деятельностью КАИ в гражданской авиации, не раскрывая личность сотрудника, предоставляющего данные.

КАИ имеет отдельную систему представления данных об охране труда, здоровья и окружающей среды и Руководством по СУБП не рассматриваются эти аспекты.

7.11. Руководство КАИ стремится работать в соответствии с самыми высокими стандартами в области обеспечения безопасности полетов. Для достижения этой цели создана система добровольного сообщения обо всех скрытых инцидентах, происшествиях, событиях, опасностях, рисках и другой информации, которые могут непосредственно поставить под угрозу безопасность нашей деятельности в области подготовки авиационного персонала. Основной целью данной системы является контроль рисков и предотвращения авиационных инцидентов и происшествий. В связи с этим, руководством КАИ с одобрением приветствуется каждый сотрудник, сообщивший любую информацию, об угрозе безопасности полетов или отрицательно влияющей на качество подготовки персонала, а также предложения, направленные на устранение недостатков. Данная информация представляется в произвольной форме, позволяющей понять суть описываемой ситуации, оценить

степень опасности, определить причины (факторы) их вызывающие и разработать соответствующие профилактические мероприятия. Никаких действий по применению дисциплинарных мер не будет принято в отношении любого сотрудника, который проявляет заботу о безопасности через данную систему, когда такая информация раскрывает, вне всякого сомнения, незаконные действия, грубую небрежность или преднамеренное или умышленное игнорирование правил или процедур. Наша система добровольного сообщения, сбора, регистрации и распространения информации по безопасности гарантирует защиту в степени, допустимой законом, лиц сообщающих добровольную информацию о безопасности, чтобы стимулировать представление таких сведений.

7.12. Сотрудник может представлять данные, когда:

- 1) если считает, чтобы остальные сотрудники извлекли урок и пользу из информации об инциденте или опасном факторе, но не намерен раскрывать свое имя;
- 2) отсутствует другая установленная процедура или каналы представления данных о безопасности полетов;
- 3) если по другим каналом или процедурой представления данных, надлежащей реакции на ситуацию не последовало.

Система конфиденциального представления данных

7.13. Система конфиденциального представления данных является производным от системы добровольного сообщения, но без установления личностей для обеспечения «не карательного» характера сообщения.

7.14. СДС предусматривает особое внимание необходимости сохранять в тайне личность, предоставившей данные при обработке этих данных. Конфиденциальность является обязательным, при представлении конфиденциальных данных. Каждое сообщение будет прочитано и утверждено администратором. Администратор может связаться с лицом, представившим данные, чтобы убедиться, что ему понятны характер и обстоятельства сообщенного происшествия или опасного фактора, и/или чтобы получить необходимую дополнительную информацию и разъяснения.

7.15. Если администратор удовлетворен полнотой и корректностью представленной информации, он удаляет сведения о личности представившего данные из полученной информации и вводит ее в базу данных СДС. Если потребуется получение информации от третьих лиц, будут использованы только обезличенные данные.

7.16. Форма СДС, вместе с отмеченной датой возврата, будет возвращена лицу, представившему данные. Администратор постарается провести обработку данных в течение 10 (десяти) рабочих дней, если не требуется дополнительная информация. Если администратору необходимо обсудить вопрос с лицом, представившим

	данные, или проконсультироваться с третьей стороной, это потребует больше времени. 7.17. Если администратор отсутствует на работе долгое время, сообщение обрабатывает замещающий его сотрудник. Лицо, представившее данные, может не сомневаться в том, что каждое сообщение в СДС будет прочитано и меры по нему будут приняты либо администратором, либо его заместителем. 7.18. Соответствующие обезличенные сообщения и выдержки из них могут быть распространены в КАИ, а также среди внешних заинтересованных лиц – участников авиационной отрасли, в случае необходимости. Это позволит всем сотрудникам и отделам компании, а также внешним заинтересованным лицам – участникам авиационной отрасли проанализировать свою деятельность и в целом способствовать повышению безопасности полетов. 7.19. Если содержание сообщения СДС свидетельствует о ситуации или условии, которые представляют собой непосредственную угрозу безопасности полетов, такое сообщение будет рассмотрено в первую очередь и незамедлительно направлено, после обезличивания, соответствующим организациям и учреждениям для принятия ими необходимых мер. 7.20. Вы можете позвонить администратору СДС, чтобы получить информацию о СДС или попросить предварительно обсудить вопрос с администратором СДС до того, как отправить сообщение. С администратором системы и его заместителем можно связаться в рабочие часы с понедельника по пятницу по следующим телефонным номерам: Инспектор СДС КАИ Бактыбеков Т.Б. тел.: +996 554 241 095 Заместитель инспектора СДС КАИ Эрмексариева Г.М. тел.: +996 705 729505 Электронный адрес СДС info@kai.kg 7.21. Донесения собираются в соответствующей базе данных, на электронном носителе информации, чтобы облегчить проведение необходимого анализа.
<i>Справочные документы</i>	
	1) Положение по системе добровольных сообщений по КАИ; 2) Дос 9859 Ан/474 издание 4, ИКАО.

8. Выявление опасных факторов и оценка факторов риска	
<i>Цель</i>	
	8.1. Целями функционирования системы выявления опасных факторов КАИ являются: 1) активный поиск и выявление опасных факторов методом: постоянного мониторинга авиационной системы КАИ; плановых внутренних и внешних аудитов безопасности полетов; повседневного наблюдения за процессами организации и производства полетов по выявлению отклонений от стандартных положений и штатных полетных ситуаций; сбор добровольных сообщений. 2) распределение выявленных опасных факторов риска по категориям опасности, приоритетов значимости и подготовки документированной оценки степени опасности выявленных факторов риска.
<i>Критерии</i>	
	8.1. Система выявления опасных факторов предназначена для достижения целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов КАИ преактивными способами обнаружения угроз безопасности полетов и принятием превентивных мер. Система позволяет контролировать факторы риска для безопасности полетов в авиационной деятельности КАИ, используя процесс управления факторами риска. Данный процесс включает в себя выявление опасных факторов, оценку факторов риска для безопасности полетов и осуществление надлежащих мер по их уменьшению. Процесс управления факторами риска для безопасности полетов является ключевым процессом в СУБП КАИ. 8.2. Основной задачей выявления опасных факторов и оценки факторов риска является обеспечение безопасности полетов в КАИ. Выявление опасных факторов основано на сочетании <u>реагирующих, проактивных и прогностических методов</u> сбора данных о безопасности полетов, описанных в главе 2. «Выявление опасных факторов» настоящего РУБП, является первым шагом в процессе управления факторами риска для безопасности полетов. Затем соответствующие факторы риска для безопасности полетов оцениваются с учетом потенциальных разрушительных последствий, связанных с опасным фактором. Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как неприемлемые, дополнительные меры контроля факторов риска для безопасности полетов внедряются в систему управления безопасностью полетов. 8.3. Реагирующий метод сбора данных. Выявление опасных факторов методом реагирования (ретроактивный метод реагирования) осуществляется в процессе повседневной деятельности и проведении полетов.

8.4. Система выявления опасных факторов включает в себя сбор информации о свершившихся отклонениях от стандартных, расчетных режимов полета, правил эксплуатации авиационной техники, наземных технических средств обеспечения полетов и других процедур посредством:

- 1) наблюдений за процессами авиационной деятельности;
- 2) анализов состояния безопасности полетов;
- 3) системы добровольных сообщений;

При этом события фиксируются в соответствующих бумажных и электронных носителях информации.

8.5. Проактивный метод сбора данных включает в себя сбор информации о факторах опасности или небезопасных условиях, несущих потенциальную угрозу для безопасности полетов посредством:

- 1) системы добровольных сообщений, описанной в процедуре системы добровольных сообщений;
- 2) обследований в области безопасности полетов, которые проводятся руководителем, ответственным за безопасность полетов, членами рабочей группы.

Обследования направлены на изучение процессов, процедур, используемой спецтехники, инфраструктурных объектов связанных с конкретными видами эксплуатационной деятельности и влияющей на безопасность полетов (аэродромное обеспечение полетов, светосигнальное обеспечение полетов, наземное обслуживание ВС, движение на аэродроме, посторонние предметы в рабочей зоне аэродрома, контроль за полетами в воздушном пространстве), – расследований авиационных событий, в ходе которых были выявлены дополнительные опасные факторы или условия, которые не имеют непосредственного отношения к авиационному событию, – в ходе аудитов и проверок (внутренних и внешних). Обследование в области безопасности полетов выполняется на систематической основе. На начальном этапе внедрения СУБП детальное обследование проводится с охватом всей деятельности, оказывающей влияние на безопасность полетов. С этой целью рабочей группой по безопасности полетов подготавливается календарный план обследований с указанием видов деятельности, сроков и ответственных лиц из состава рабочей группы. В ходе обследования выполняется анализ выявленных факторов опасности, оценка рисков и разработка мероприятий по их уменьшению. В случае выявляемых тенденций увеличения событий, связанных с безопасностью полетов, или нарушений нормативных положений руководитель, ответственный за безопасность полетов организует работу по проведению серьезных обследований соответствующей деятельности. В ходе обследований применяются контрольные карты, опросники,

неформальные беседы, мониторинг деятельности подразделений и служб КАИ.

8.6.Выявление опасных факторов проактивным методом основано на выявлении косвенных, предпосылочных, предотказных проявлений опасного фактора и предвидении возникновения потенциального опасного фактора, проявление которого назревает в течение некоторого времени.

8.7.Прогностический метод сбора данных о безопасности полетов основывается на: мониторинге деятельности КАИ, влияющей на безопасность полетов, в штатных условиях; проведении анализа запланированных радикальных изменений деятельности КАИ, включая замену ключевых сотрудников, основного оборудования или систем, существенных организационных изменений, включая быстрый рост или сокращение объемов работы, расширение или снижение деятельности, прогнозировании вероятных характерных опасных факторов присущих определенному сезону, виду полетного задания, предстоящих задач летной работы, уровня подготовки авиационного персонала, состоянию авиационной техники и других ожидаемых изменений условий полета. Мониторинг деятельности, влияющей на безопасность полетов, осуществляется руководителем, ответственным за безопасность полетов и членами рабочей группы. Инспектор по безопасности полетов КАИ может использовать чек-листы (образец приведен в настоящем Руководстве по СУБП) для выявления опасных событий и условий. Анализы проводятся в ходе совещаний, в которых члены рабочей группы по безопасности полетов, руководители подразделений разрабатывают подробные аналитические сценарии. Такие обсуждения с целью выявления опасных факторов проводятся с участием целого ряда опытных эксплуатационных и технических сотрудников и осуществляются под руководством руководителя, ответственного за безопасность полетов или ответственного руководителя КАИ.

После того, как факторы опасности выявлены, определяются все возможные последствия (т.е. любые конкретные события или результаты). Все факторы опасности и связанные с ними последствия записываются руководителем, ответственным за безопасность полетов в базу данных для проведения оценки рисков.

8.8.Выявление опасных факторов проактивным или прогностическим методами позволяют: предотвратить, уклониться или устранить условия возникновения опасного фактора и, следовательно, потенциального авиационного происшествия заблаговременно.

В целях управления факторами риска для безопасности полетов КАИ разработан и поддерживается официально оформленный порядок выявления опасных факторов, которые могут стать причиной авиационных происшествий. 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. Изложено в главе 14 «Контролирование осуществления изменений» настоящего РУБП.

8.9. Выявленные опасные факторы и авиационные события фиксируются в документации об опасных факторах, в журналах и электронных носителях информации, которые указаны в главе 13 «Ведение документации СУБП». Система управления информацией о безопасности полетов КАИ включает документацию об оценке безопасности полетов, содержащей описание опасных факторов, соответствующие последствия, оценочную возможность и степень серьезности факторов риска для безопасности полетов и меры контроля факторов риска для безопасности полетов. Существующие оценки безопасности полетов пересматриваются при выявлении новых опасных факторов, а также предполагается внесение предложений о новых мерах контроля факторов риска для безопасности полетов.

Опасные факторы регулярно выявляются путем получения данных из различных источников. Персонал КАИ обязан выявлять опасные факторы и устранять их, или уменьшать сопутствующие факторы риска.

Выявленные опасные факторы оцениваются, распределяются по степени значимости и обрабатываются для надлежащей оценки факторов риска.

В случае выявления опасных факторов в продукции или услугах, поставляемых субподрядчиками, уменьшение риска может быть достигнуто тем, что КАИ потребует от такой организации создать у себя СУБП или равноценный процесс выявления опасных факторов и управления факторами риска. Система информации об управлении безопасностью полетов является источником данных о безопасности полетов КАИ, используемым в справочных целях в процессе принятия решений в организации. Эти данные о безопасности полетов предоставляют материал для анализа тенденций в обеспечении безопасности полетов, а также для обучения авиационного персонала правилам безопасности полетов.

Инструктивный материал о системах добровольного и конфиденциального представления данных об опасных факторах для безопасности полетов содержится в главе 7. «Представление данных о безопасности полетов» настоящего РУБП.

8.10. В рамках годовой интегрированной программы управления безопасностью полетов в КАИ разрабатывается подпрограмма и график регулярных обзоров процессов и оборудования, связанных с безопасностью полетов, которые дают основание для выявления опасных факторов и уменьшения, связанных с ними рисков.

8.11. СУБП регламентирует порядок и методику приоритизации выявленных опасных факторов и распределение ответственности за уменьшение связанных с ними факторов риска.

Структурированный процесс оценки факторов риска КАИ включает:

- 1) сбор информации;
- 2) оценку степени их серьезности;
- 3) вероятности и допустимости;
- 4) профилактических средств контроля.

Для эффективного использования методов оценки и управления рисками и связанных с ними опасностей в КАИ организован сбор информации о безопасности полетов, надежности авиационной техники, мониторинга статистической информации об отклонениях техники пилотирования, нарушения технологии экипажей, нарушения работы наземного персонала и проводимых аудитов в структурных подразделениях, осуществляющих свою деятельность, связанную с безопасностью полетов. Вся имеющаяся информация, касающаяся безопасности полетов, проводимых аудитов и возмещения убытков от произошедших страховых событий включена в процесс управления статистическими данными КАИ и анализа ее производственно-хозяйственной деятельности.

Нештатные специалисты по оценке рисков структурных подразделений используют как внутренние данные, так и сведения из внешних источников, накапливая достаточную информацию для управления рисками в отношении безопасности полетов и принятия решений по достижению целей всех уровней.

Также осуществляется эффективный обмен информацией в рамках КАИ как по вертикали – сверху вниз и снизу вверх, так и по горизонтали. Все сотрудники имеют средства и возможности для передачи существенной информации на вышестоящие уровни КАИ.

Каждое структурное подразделение, оперируя объемом статистики используя для регистрации событий учетные номера осуществляет выявление и оценку существующих опасностей (либо потенциальных опасностей) и связанных с ними рисков, анализ, составление карт рисков, разработку рекомендаций по снижению рисков.

Передача составленных карт рисков и рекомендаций осуществляется на электронный адрес КАИ или передается на бумажном и электронном носителе непосредственно руководителю, ответственному за безопасность полетов с пометкой о вручении.

Инспектор по безопасности полетов КАИ составляет сводный перечень карт рисков по авиационным событиям и сводный анализ и в виде документа доводит до директора КАИ и руководителей структурных подразделений.

8.12. Процесс управления факторами риска для безопасности полетов.

	Оценка факторов риска для безопасности полетов производится в обязательном порядке для каждого зарегистрированного фактора опасности и/или авиационного события Инспектором по безопасности полетов КАИ и/или членами рабочей группы по безопасности полетов. Факторы риска оцениваются на предмет вероятности и степени серьезности последствий фактора опасности, чтобы определить индекс риска. После оценки риска принимается решение о необходимости мер по уменьшению факторов риска с использованием специальной матрицы оценки риска. Каждая оценка факторов риска документируется и заносится Инспектором по безопасности полетов в специализированную базу данных.																								
	<table><tr><th colspan="4">Принцип минимального предела риска</th></tr><tr><td>Область применения риска</td><td>Высокий уровень (минимальный риск)</td><td>Необходимо обеспечить условия, чтобы риск остался на этом уровне</td><td rowspan="3">Рубеж риска</td></tr><tr><td rowspan="2">Область минимального, практически приемлемого предела риска (риск на который можно пойти, только если можно получить какие-то преимущества)</td><td>Средний уровень (риски допустимы)</td><td>Риск допустим, если цена его снижения превышает полученные преимущества</td></tr><tr><td>Низкий уровень (риски высоки)</td><td>Риск допустим, только в том случае, когда невозможно понизить его степень</td></tr><tr><th colspan="4">Граница недопустимости риска</th></tr><tr><td>Область неприемлемого риска</td><td>Угроза (риски недопустимы)</td><td>Риск неоправдан, за исключением чрезвычайных событий</td><td>Предел риска</td></tr></table>				Принцип минимального предела риска				Область применения риска	Высокий уровень (минимальный риск)	Необходимо обеспечить условия, чтобы риск остался на этом уровне	Рубеж риска	Область минимального, практически приемлемого предела риска (риск на который можно пойти, только если можно получить какие-то преимущества)	Средний уровень (риски допустимы)	Риск допустим, если цена его снижения превышает полученные преимущества	Низкий уровень (риски высоки)	Риск допустим, только в том случае, когда невозможно понизить его степень	Граница недопустимости риска				Область неприемлемого риска	Угроза (риски недопустимы)	Риск неоправдан, за исключением чрезвычайных событий	Предел риска
Принцип минимального предела риска																									
Область применения риска	Высокий уровень (минимальный риск)	Необходимо обеспечить условия, чтобы риск остался на этом уровне	Рубеж риска																						
Область минимального, практически приемлемого предела риска (риск на который можно пойти, только если можно получить какие-то преимущества)	Средний уровень (риски допустимы)	Риск допустим, если цена его снижения превышает полученные преимущества																							
	Низкий уровень (риски высоки)	Риск допустим, только в том случае, когда невозможно понизить его степень																							
Граница недопустимости риска																									
Область неприемлемого риска	Угроза (риски недопустимы)	Риск неоправдан, за исключением чрезвычайных событий	Предел риска																						

8.13. Уменьшение фактора риска. Если оцененные факторы риска признаются допустимыми, предпринимаются надлежащие меры, и эксплуатационная деятельность КАИ продолжается. Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как недопустимые, то необходимо выяснить:

1) могут ли быть устранены опасные факторы и соответствующие факторы риска. В случае положительного ответа предпринимаются и документально оформляются соответствующие меры.

2) в случае отрицательного ответа необходимо выяснить, можно ли уменьшить факторы риска для безопасности полетов. Если нельзя, то деятельность прекращается. Если можно, то предпринимаются необходимые меры по уменьшению риска, после чего необходимо выяснить:

3) существует ли остаточный фактор риска для безопасности полетов. В случае положительного ответа, необходимо оценить остаточные факторы риска, чтобы определить степень их допустимости и возможность их устранения или уменьшения, чтобы обеспечить приемлемый уровень безопасности полетов. Для устранения опасных факторов и соответствующих факторов риска Инспектор по безопасности полетов КАИ, совместно с членами рабочей группы по безопасности полетов проводит анализ первопричин и разработку корректирующих и превентивных мер. При разработке мер защиты от фактора риска следует выполнить оценку эффективности предполагаемых мер, насколько предполагаемые выгоды от этих мер превосходят затраты на них, осуществимость мер, их долговечность и т.д. Каждое действие по уменьшению факторов риска постоянно Инспектором по безопасности полетов КАИ в базе данных. Для каждого фактора опасности Инспектор по безопасности полетов КАИ формирует Акт оценки фактора опасности, в которой указываются все возможные последствия и связанные с ними риски, а также меры по снижению рисков.

Акт утверждается директором КАИ.

8.14. Осуществление изменений

Директор КАИ определяет и осуществляет официальный процесс определения изменений в организации, которые могут повлиять на установленные процессы и предоставляемые услуги, описания мер обеспечения показателей безопасности полетов до реализации изменений и исключения или изменения средств контроля факторов риска для безопасности полетов, которые более не требуются или не эффективны вследствие изменений эксплуатационной обстановки.

Проведение периодического анализа состояния безопасности полетов в КАИ направлено на получение объективной оценки результатов деятельности, направленной на обеспечение и повышение уровня безопасности полетов.

8.15. Анализ состояния безопасности полетов (далее – Анализ) представляет собой процесс упорядочения фактов по проблемам обеспечения безопасности полетов, в котором используются особые методы, средства или приемы.

8.16. Анализ проводится с целью:

1) оценки уровня безопасности полетов в истекшем периоде и тенденции его изменения по сравнению с предшествующими периодами;

2) оценки эффективности мероприятий, проводившихся в отчетном периоде и направленных на повышение уровня безопасности полетов;

3) оценки уровня профессиональной подготовки авиационного персонала;

4) выявления неправильных или нерациональных методов эксплуатации ВС;

8.17. Анализы состояния безопасности полетов подразделяются на:

оперативный анализ – основа оперативного управления и краткосрочного прогноза эффективности работы персонала. Оперативный анализ параметров работы систем, узлов и агрегатов может служить методом диагностирования их технического состояния;

среднесрочный анализ – основа - повседневный сбор материалов по безопасности полетов (месяц -квартал-год);

долгосрочный анализ - основа среднесрочные анализы(год, пять лет, десять лет и т.д.) управления безопасностью полетов КАИ, позволяет уточнить неправильные или нерациональные методы эксплуатации воздушного судна, уточнить допустимые условия эксплуатации, выявить эксплуатационные недостатки воздушного судна, обеспечить строго индивидуальный подход к подготовке экипажей.

Результаты проведенного Анализа предназначены для руководящего персонала для разработки мероприятий, способствующих повышению уровня безопасности полетов.

Проведение Анализа с выявлением опасных факторов и тенденций является одним из основных методов предотвращения авиационных событий и их повторения по известному фактору.

Повторение действия опасных факторов происходит в результате того, что мероприятия по исключению или ограничению их действия не разрабатывались, не внедрялись или оказывались неэффективными.

8.18. При рассмотрении повторяющихся действий опасных факторов должно быть проанализировано:

1) характер проявления опасных факторов, особенности изменения определяющих параметров;

2) условия, в которых возникло анализируемое проявление опасных факторов и их влияние на развитие особой ситуации;

3) причины возникновения рисков и отклонений от установленных параметров;

4) причины неэффективности ранее проведенных мероприятий.

8.19. При проведении Анализа определяются тенденции изменения тех или иных показателей по сравнению с аналогичными отчетными периодами. Определяются причинно-следственные связи происшедших авиационных событий в зависимости от:

1) типа и сезонности выполняемых полетов;

2) степени опасности возникающих авиационных событий;

3) причин возникновения авиационных событий;

4) последствий для безопасности полетов;

5) этапа эксплуатации ВС;

6) особенностей эксплуатации каждого типа ВС.

8.20. Анализ проводится с позиций системного подхода так, чтобы изучить те свойства функционирования отдельных элементов авиационной системы КАИ в их взаимодействии с другими элементами системы и внесистемными элементами, явлениями, условиями, которые представляют угрозу обеспечения заданного уровня безопасности полетов.

8.21. Разработанные по результатам Анализа мероприятия, должны быть:

1) ориентированы на разрушение причинных связей наиболее вероятных причинных цепочек действия факторов риска;

2) направлены на определение и устранение причин повторяющихся отклонений от установленных параметров;

3) способны осознанно влиять не только на частоту возникновения опасных ситуаций, но и на степень их опасности;

4) направлены на определение и устранение недостатков в проведении расследования авиационных событий и функционировании системы добровольных донесений.

Сбор информации и данных, требуемых для проведения Анализа, внесение и уточнение информации в базе данных, проводится постоянно, а не эпизодически.

8.22. Для проведения своевременного и качественного Анализа в каждом подразделении назначен ответственный за подготовку соответствующих данных.

8.23. Ответственными за составление полного анализа являются начальник летной службы (или другое должностное лицо согласно его должностной инструкции) и Инспектор по безопасности полетов КАИ.

8.24. Основными источниками информации для выработки долгосрочных (стратегических) управляющих воздействий являются анализы состояния безопасности полетов, поэтому такие анализы должны разрабатывать все службы КАИ, занятые в организации, обеспечении и производстве полетов.

8.25. Анализ состояния безопасности полетов выполняется на основании статистической информации по авиационным событиям, происшедшим за отчетный период (месяц, квартал, год и т.д.) и классифицированным согласно национальному законодательству в качестве авиационных происшествий, инцидентов или чрезвычайных происшествий.

При оценке факторов риска используются рабочие журналы, формы или компьютерные программы, соответствующие сложности структуры и эксплуатационной деятельности КАИ.

Завершением анализа состояния безопасности полетов является постановка задач перед структурными подразделениями КАИ, направленных на удержание или повышение уровня безопасности полетов путем постоянного совершенствования СУБП.

Необходимость постановки задач должна быть актуальной и обоснованной результатами сформированных выводов.

Каждая задача включает в себя ряд рекомендаций, и внесение необходимых изменений, направленных на эффективное и быстрое решение вопросов в области обеспечения безопасности полетов.

8.26. На основе анализа состояния безопасности полетов разрабатываются оперативные, среднесрочные и долгосрочные мероприятия, которые могут быть связаны с проведением обучения, переподготовки, установкой нового оборудования на ВС и т.д. Такие мероприятия требуют определенных материальных затрат, и они могут быть весьма значительными. Следовательно, такие мероприятия должны быть спланированы заранее и соответственно в бюджете должны быть запланированы соответствующие расходы. Ответственность за решение вопросов по финансовому обеспечению запланированных мероприятий лежит на директоре КАИ.

8.27. Эффективность проведения Анализа и использования полученных данных зависит от:

- 1) полноты и достоверности имеющейся информации;
- 2) уровня компетентности, заинтересованности и независимости лиц, осуществляющих проведение Анализа;
- 3) уровня конкретизации профилактических мероприятий, разрабатываемых по материалам Анализа;
- 4) уровня ответственности за исполнение мероприятий, разработанных на основании результатов Анализа.

Периодичность проведения Анализа должна быть не реже, чем установлено уполномоченным органом ГАГА.

Копии анализов направляются в ГАГА РК.

8.28. Определение факторов опасности

Руководство КАИ определяет и осуществляет официальный процесс, обеспечивающий определение факторов опасности для производства полетов. Определение факторов опасности основывается на сочетании ретроактивных, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

8.29. Фактор опасности – состояние, объект или деятельность потенциально являющиеся причиной телесных повреждений персонала, повреждений оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнять предписываемую функцию.

Степень угрозы фактора опасности определяет серьезность событий.

8.30. Определение угрозы фактора опасности КАИ включает в себя:

- 1) выявление угроз факторов опасности;
- 2) анализ угроз факторов опасности;
- 3) документирование угроз факторов опасности.

8.1.Выявление угроз производится следующими путями:

Внутренние пути:

- 1) анализ полетных данных;
- 2) система предоставления добровольных и конфиденциальных сообщений о проблемах в области безопасности полетов;
- 3) проведение внутренних проверок, аудитов, анкетирования и опроса персонала.

Внешние пути:

- 1) информации по безопасности;
- 2) результаты внешних аудитов;
- 3) другие внешние источники.

8.31. Оценка и уменьшение риска для безопасности полетов.

Руководство КАИ определяет и осуществляет официальный процесс, обеспечивающий анализ, оценку и контроль факторов риска для безопасности полетов при производстве полетов/техническом обслуживании.

Риск — это возможность телесных повреждений персонала, повреждения оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнять предписываемую функцию, измеряемая с точки зрения вероятности и тяжести.

Риск — это вероятная частота возникновения опасности причинения вреда и степень серьезности вреда.

Риск = (серьезность)×(вероятность).

Классификация степени угрозы фактора опасности
Серьезность происшествий

	Определение	Значение	Степень
	Катастрофический	Потеря ВС	A
	Опасный	Человеческие жертвы	B
	Значительный	Крупные повреждения ВС Серьезные травмы членов экипажа или других людей.	C
	Незначительный	незначительные травмы членов экипажа или других людей.	D
	Ничтожный	Существенное уменьшение «запаса прочности», физическая боль либо уровень рабочей нагрузки, не позволяющий гарантировать четкого и полного выполнения КАИ своих задач.	E
Минимальный практически возможный предел:			
	Зоны допустимости	Индекс оценки риска	ПредлГ АГ Аемые критерии
	Риск неприемлем при существующих обстоятельствах	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A Область недопустимого риска	Риск неприемлем при существующих обстоятельствах
	Риск приемлем после снижения опасности	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C. Область допустимого риска ALARP	Риск приемлем после снижения степени опасности. Может потребоваться решение руководства
	Риск приемлем	3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E Область приемлемого риска	Риски приемлемы

Вероятность возникновения риска		
Количественное определение	Имеется в виду	Категория
Частое	Может возникать многократно (уже возникало часто)	5
Периодическое	Может возникать время от времени (возникало эпизодически)	4
Редкое	Маловероятно, но может возникнуть (возникало редко)	3
Маловероятное	Очень малая вероятность возникновения (случаи возникновения неизвестны)	2
Почти невозможно	Почти невозможно представить ситуацию, в которой происшествие может возникнуть	1

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

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

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

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

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

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

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

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

Необходимо довести до сведения всех сторон логическое

обоснование решений, связанных с факторами риска для принятия их всеми задействованными участвующими сторонами.

Снижение риска — это меры для устранения потенциальной угрозы или снижения вероятности возникновения и серьезности риска.

Анализ рисков должен быть направлен на выявление и устранение, и/или снижение до допустимого уровня риска, угрожающего деятельности организации КАИ путем сбалансированного распределения ресурсов и реального контроля рисков и снижения их степени.

Матрица для определения степени (индекса) рисков

Вероятность возникновения риска (Категория)	Серьезность риска				
	Катастрофическая А	Угрожающая В	Крупная С	Малая D	Незначительная Е
5 Частая	5A	5B	5C	5D	5E
4 Эпизодическая	4A	4B	4C	4D	4E
3 Отдаленная	3A	3B	3C	3D	3E
2 Невероятная	2A	2B	2C	2D	2E
1 Почти невозможная	1A	1B	1C	1D	1E

Критерии приемлемости рисков от их индексов

Диапазон индекса рисков	Описание	Рекомендуемые меры
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Высокая степень риска	При необходимости немедленно прекратить или сократить полеты. Реализовать меры по снижению приоритетных рисков обеспечивающие дополнительные или усиленные меры контроля за снижением индекса рисков до умеренного или низкого уровня

	5D, 5E, 4C, 4D 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B 2C, 1A	Умеренная степень риска	Разработать график проведения оценок безопасности в целях снижения индекса рисков до, по возможности, низкого уровня. Контроль за состоянием безопасности полетов
	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Низкая степень риска	Нынешнее состояние приемлемо. Никаких дополнительных мер по снижению факторов риска не требуется
8.32. При принятии мер по снижению риска в КАИ, определяется: 1) существуют ли защиты, способные противостоять существующему риску? 2) работают ли защиты должным образом? 3) насколько применимы такие защиты в реальных рабочих условиях? 4) насколько участвующий персонал проинформирован о факторах риска и существующих защитах? 5) есть ли необходимость в дополнительных мерах по снижению риска? 8.33. Снижение риска нужно соотносить со следующими факторами: 1) времени; 2) затрат; риска 3) затруднительности принятия мер для сокращения или устранения риска (т.е. управления). 8.34. Анализ рисков проводится по следующему алгоритму: 1) выявление угрозы; 2) оценка вероятности риска; 3) оценка серьезности риска; 4) оценка приемлемости риска; 5) контроль допустимости (снижения до уровня допустимости) риска.			



8.37. Анализ рисков должен проводиться планоно при проведении периодического анализа состояния безопасности полетов и немедленно при обнаружении нового риска (угрожающего фактора).

8.38. Разработка предупредительных мероприятий должна быть направлена на получение соответствующих рекомендаций по устранению опасных факторов или сведению к минимуму вероятности их проявления.

При этом должна предусматриваться:

- 1) разработка частных, оперативных рекомендаций;
- 2) оценка корректирующих мер;
- 3) разработка информационного материала.

Комплекс предупредительных мероприятий учитывает опасность отклонений, масштабы их влияния, специфику их проявления и т.д.

Методика расчета рисков и допустимые уровни риска КАИ подлежат утверждению в уполномоченном органе ГАГА.

8.39. Контроль и количественная оценка показателей безопасности полетов.

Процесс управления безопасностью КАИ представляет собой замкнутый цикл. Процесс управления имеет обратную связь, обеспечивающей основу для оценки эффективности системы с тем, чтобы можно было внести в нее необходимые коррективы, позволяющие достичь желаемых уровней безопасности. Для этого установлены количественные и качественные показатели безопасности полетов, которые применяются для оценки работоспособности системы. Помимо определения факторов, с помощью которых можно измерить эффективность, в системе управления безопасностью установлены конкретные цели и задачи (заданные уровни) в сфере безопасности.

8.40. Показатели безопасности выражаются в виде частоты наступления опасного фактора, авиационного события, причиняющего вред.

- 1) количество авиационных событий на 100 000 ч полета или на это же количество полетов;
- 2) количество авиационных событий на 10 000 операций;
- 3) количество авиационных событий с человеческими жертвами в год;
- 4) количество серьезных инцидентов на 10 000 ч полета или на это же количество полетов.

8.41. 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.

8.42. В программе контроля за состоянием безопасности полетов, применяются несколько или совокупность перечисленных ниже методов:

1) поддержание бдительности (в отношении обеспечения безопасности) руководящим составом КАИ путем осуществления ими контроля за повседневной деятельностью в организации;

2) регулярное проведение официальных аудиторских и неформальных проверок повседневной деятельности во всех областях, имеющих важное значение для безопасности полетов;

3) выборочное выяснение мнения служащих (как о состоянии безопасности в целом, так и о конкретных аспектах) путем проведения обследований в области безопасности полетов;

4) систематический анализ всех сведений о выявленных проблемах в области безопасности полетов и принятие соответствующих мер;

5) систематический сбор данных, отражающих фактические повседневные результаты (используя такие программы, как АПД, LOSA при наличии возможности);

6) макро-анализов состояния безопасности полетов (исследования в области безопасности полетов);

осуществление постоянной подпрограммы оперативных проверок (включая внутренние и внешние проверки аспектов безопасности) являющейся элементом интегрированной программы управления безопасностью полетов на год;

7) информирование всего заинтересованного персонала о показателях безопасности.

Цикл СУБП КАИ представляет собой замкнутую систему, состоящей из этапов:

- 1) выявление опасного фактора;
- 2) определение степени опасности;
- 3) выработка вариантов корректирующих мероприятий;
- 4) доведение вариантов корректирующих мероприятий до исполнителей;
- 5) внедрение, реализация корректирующих мер;
- 6) контроль эффективности выполненных мероприятий;
- 7) выявление остаточных опасных факторов.

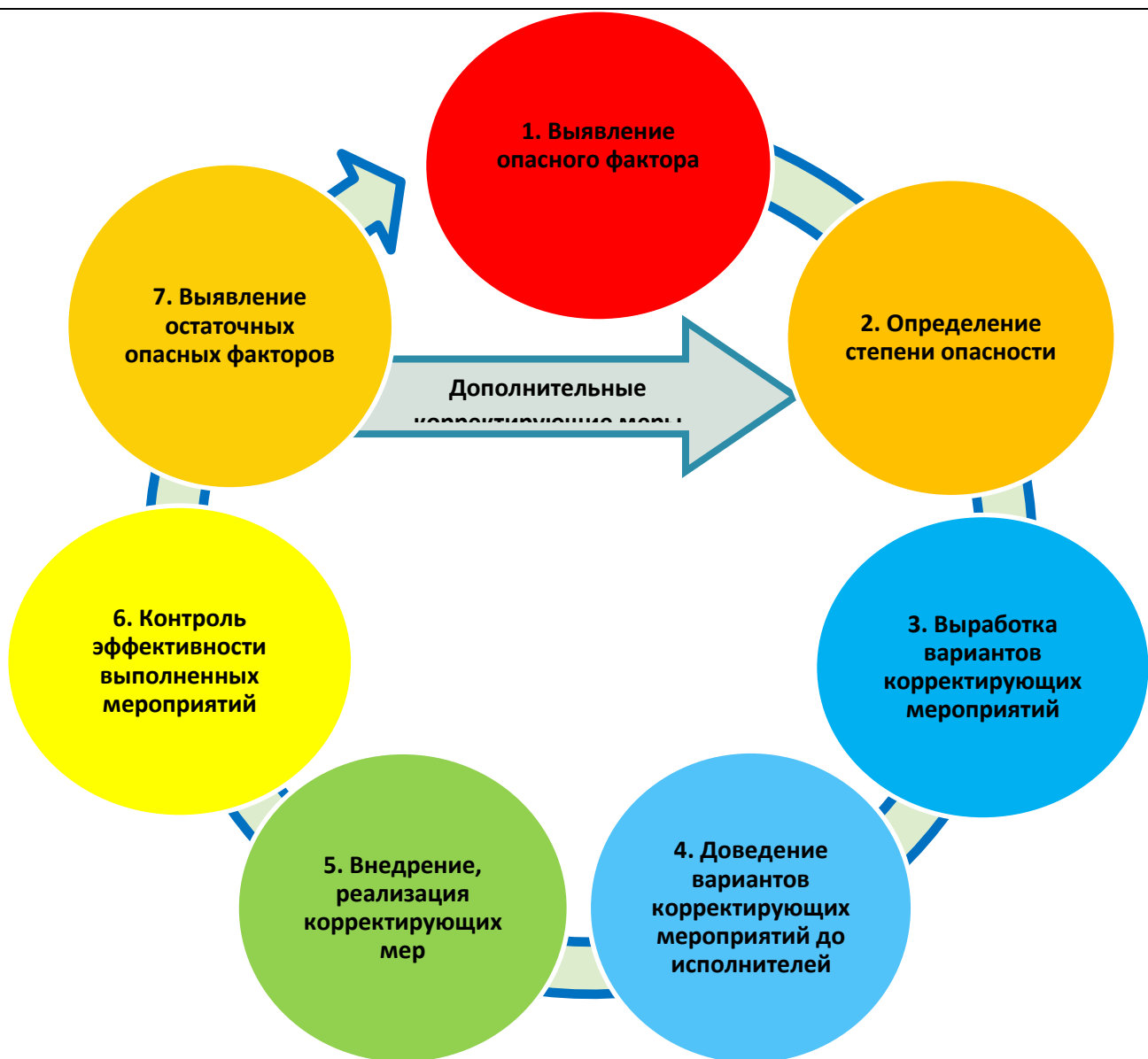
8.43. Заключительным этапом цикла СУБП является этап контроля эффективности выполненных корректирующих, восстановительных мероприятий. Целевой контроль осуществляется группой безопасности полетов после выполнения всех мероприятий.

Цель – выявить остаточные опасные факторы, повторно оценить степень опасности и выработать дополнительные корректирующие

	меры. Цикл повторяется до полного устранения фактора опасности и, вероятности возникновения опасного фактора, в последующем периодически контролируется. Цикл СУБП КАИ является постоянно действующей системой в процессах управления безопасности полетов. 8.44. Состояние безопасности полетов в КАИ регулярного оценивается Инспектором по безопасности полетов КАИ, анализ и выводы документального оформляется, показатели БзП заносятся в электронную базу данных. Подготовленный Акт оценки опасного фактора, Анализ состояния безопасности полетов визируется директором КАИ.
--	--

Матрица рисков

	Катастро- фичный А	Опасны й В	Серьезный С	Небольшо й D	Незнчи- тельный Е
Частый 5	5A	5B	5C	5D	5E
Эпизодический 4	4A	4B	4C	4D	4E
Отдаленный 3	3A	3B	3C	3D	3E
Маловероятный 2	2A	2B	2C	2D	2E
Абсолютно невероятный 1	1A	1B	1C	1D	1E



Цикл системы управления безопасности полетов

Документация об опасных факторах и схема управления факторами риска

Система управления информацией о безопасности полетов
КАИ

Документация СУБП КАИ об управлении факторами риска

Сбор информации

Оценка

Уменьшение

Управление

Распространение

Опасный
фактор

Реагирующий метод

ОУС

Представление данных
об АИ

Опасный
фактор

Проактивный метод

Исследования
Проверки
Добровольное

Опасный
фактор

**Прогностический
метод**

Анализ полетных
данных
Системы прямого
наблюдения

Оценить последствия и определить степень опасности

Осуществить меры контроля и уменьшения риска

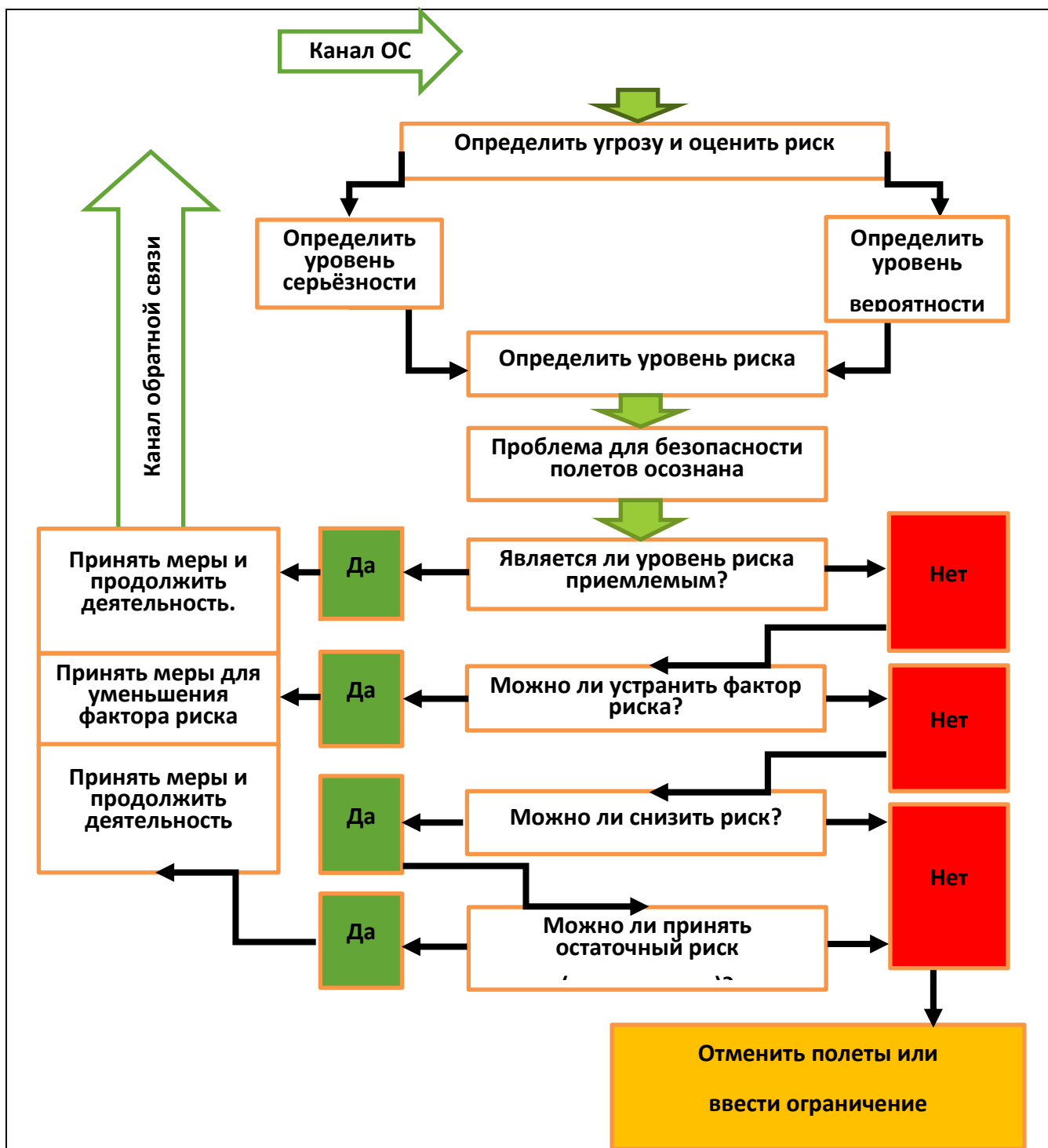
Одобрить и предпринять следующие действия

– Выпуск Бюллетеней
– Информация о безопасности полетов
– Организация семинаров и совещаний

Схема последовательности проведения анализа риска в КАИ

Документирование
определения и
оценки угрозы
и/или ОФ
снижения риска

Выявить опасные факторы и
последствия и оценить
факторы риска



Справочные документы	
AMG-OS-PR-01	Процедура добровольного и конфиденциального представления данных;
AMG-OS-PR-02	Процедура обязательного уведомления об авиационных происшествиях/инцидентах/событиях;
AMG-OS-PR-03	Процедура оценки рисков для безопасности полетов;
AMG-OS-PR-02	Процесс расследования авиационных событий;
AMG-OS-PR-04	Процедура внутренних аудитов.

9. Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов	
Цель	
	9.1. Описать методику проведения мониторинга и внутреннего аудита по определению показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в КАИ. 9.2. Описать рекомендации по измерению и анализу эффективности обеспечения безопасности полетов.
Критерии	
	9.1. Мониторинг (аудит) за деятельностью структурных подразделений КАИ по исполнению требований в области обеспечения безопасности полетов является исходным компонентом СУБП. Мониторинг организует и осуществляет Инспектор по безопасности полетов КАИ с привлечением группы безопасности полетов на основании годовой интегрированной программы СУБП, ежемесячных, или квартальных планов работ, или в случаях оперативной необходимости. 9.2. Внутренний мониторинг за деятельностью структурных подразделений КАИ подразделяется на: 1) регулярный мониторинг (внутренний аудит) деятельности служб КАИ - осуществляется ее руководящим персоналом; 2) периодический (плановый) мониторинг (внутренний аудит) деятельности служб - проводится руководителем, ответственным за безопасность полетов и аудиторской группой КАИ. Проводится в целях выявления положительного опыта и имеющихся опасных факторов безопасности полетов; 3) внеплановый (внезапный) мониторинг (внутренний аудит) деятельности служб - проводится персоналом группы безопасности полетов и качества КАИ. Проводится для установления фактического состояния дел и при наличии информации о наличии проблем по обеспечению безопасности полетов. 9.3. Карты вопросники разрабатываются руководителем, ответственным за безопасность полетов. 9.4. В состав комиссии не могут включаться работники проверяемого подразделения. Мониторинг должен осуществляться в четыре этапа: 1) изучение фактического состояния дел в соответствии с планом проверки по специальным картам вопросникам; 2) обобщение, анализ материалов проверки и составление акта проверки; 3) предоставление материалов председателю комиссии по БзП, подготовка акта, инспекторского предписания; 4) доклад ответственному руководителю КАИ. 9.5. Мониторинг (внутренний аудит) каждого подразделения КАИ осуществляется не менее 2 раз в год. 9.6. Комиссия по безопасности полётов КАИ в ходе контроля проверяет:

1) наличие нормативных документов, контрольных экземпляров нормативных документов, своевременность внесения в них изменений и дополнений; 2) состояние безопасности полётов в подразделении; 3) выполнение требуемых уполномоченным органом ВГА мероприятий; 4) выполнение распоряжений директора КАИ; 5) организацию изучения нормативных документов, знание и выполнение этих документов должностными лицами в части, их касающейся; 6) выполнение нормативных и распорядительных документов ВГА, критических замечаний и предложений, содержащихся в жалобах клиентов и обучающихся; 7) правильность допуска специалистов КАИ к повышению присвоению квалификации; своевременность подтверждения квалификации, медицинского освидетельствования, продления срока действия свидетельств; 8) порядок восстановления на работу лиц, освобожденных (отстраненных) от выполнения работы; 9) организацию лётной работы в КАИ; 10) организацию инженерно-авиационного обеспечения; 11) организацию работы и обеспечение безопасности полётов инструкторами; 12) состояние оперативного управления полётами; 13) обеспечение безопасности полётов лицами ГРП; 14) мероприятия по обеспечению безопасности полётов, проводимые подразделениями по организации, обеспечению и выполнению полётов; 15) ведение лётно-штабной документации и делопроизводства в КАИ. 9.7. Контроль за исполнением документов включает в себя выполнение следующих операций: 1) учет контролируемых документов и поручений; 2) оперативное доведение поручений до непосредственных исполнителей; 3) своевременный объективный доклад руководству о выполнении поручений или состоянии дел по исполненным документам; 4) снятие документов (поручений) с контроля. Началом исполнения нормативных документов является дата резолюции, поэтому документы должны передаваться в день написания резолюции. Резолюция на документе должна содержать ясное и исчерпывающее указание кому, что, когда, в каком виде исполнить, с какими работниками или подразделениями документ должен быть изучен. Резолюции типа «На рассмотрение», «На исполнение», «Для руководства», «Для сведения», «В дело», «Доложить предложения» и
--

т.п. писать на нормативных документах не разрешается, т.к. подобные резолюции не организуют исполнения.

Сроки исполнения документов определяются резолюциями руководства и устанавливаются на основании сроков, указанных непосредственно в документах.

При отсутствии срока исполнения, документ исполняется в срок не более 10 дней, а телеграмма – не более 2 дней.

Документ считается исполненным, когда все поставленные в нем вопросы, задачи и требования решены по существу, даны соответствующие письменные или устные указания, организованы работа на местах и контроль за её выполнением.

После исполнения нормативный документ возвращается ответственному за его хранение должностному лицу. На исполненном документе должна стоять отметка об исполнении, дата исполнения и номер дела, в которое подшивается документ.

9.8. Планирование и проведение проверок.

Планирование инспекционных проверок КАИ является частью управления безопасностью полетов и осуществляется таким образом, чтобы каждый аспект деятельности подразделений и служб авиацентра, участвующих в организации, производстве и обеспечении полетов, непосредственно влияющих на безопасность полетов, был подвержен проверке не менее одного раза в полгода.

Организация планирования внутренних аудиторских проверок безопасности полетов является обязанностью руководителя, ответственного за безопасность полетов.

9.9. Планирование внутренних проверок в КАИ осуществляется согласно утвержденного графика.

9.10. Внеплановые внутренние проверки осуществляются во исполнение соответствующего приказа руководителя КАИ, в котором должны быть указаны основания для проведения проверки, проверяемые аспекты деятельности и сроки ее проведения.

9.11. Основанием для проведения внеплановой проверки могут являться:

1) выявленные нарушения и отклонения от принятых стандартов в деятельности КАИ, непосредственно влияющие на безопасность полетов;

2) изменения условий эксплуатации ВС КАИ, связанные с освоением нового типа ВС, изменением условий базирования, регионов полетов и т.п.;

3) авиационные события с ВС КАИ.

Планы регулярных внутренних проверок разрабатываются Инспектором по безопасности полетов КАИ и согласовываются с начальниками служб и подразделений КАИ и утверждаются директором КАИ.

9.12. Подготовка к проведению проверок.

Инспектор по безопасности полетов КАИ разрабатывает типовые вопросники (карты проверок по направлениям деятельности).

Обязанностью Инспектора по безопасности полетов КАИ является постоянное совершенствование вопросников (карт проверок) на основании опыта проведения проверок, замечаний и предложений руководства и персонала КАИ. В обязанность руководителей подразделений (служб) КАИ входит организация ознакомления (изучения) персонала подразделений с картами проверок в части, их касающихся.

Проверки проводятся аудиторской группой КАИ и оформляется Акт аудита состояния безопасности полетов, по форме изложенной в приложении №6 к настоящему РУБП.

Инспектор по безопасности полетов КАИ согласовывает дату и время проведения проверки с руководителями подразделений (служб), а также информировать их о месте проведения проверки, ее целях и задачах.

Руководитель проверяемого подразделения (службы) обязан проинформировать персонал подразделения о предстоящей проверке и ее целях.

9.13. Проведение проверок.

В процессе проведения проверки должна быть получена объективная оценка соответствия проверяемых объектов, процессов и процедур требованиям нормативных документов и стандартов в области обеспечения безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий.

Объем проверок не должен выходить за рамки предварительно намеченных задач.

Ответственность за объективность результатов проверки возлагается на Инспектора по безопасности полетов КАИ.

9.14. Оформление результатов проверок.

Результаты проверок оформляются Актом (отчетом) в котором отражены:

- 1) наименование проверяемого подразделения (службы);
- 2) проверяемые аспекты деятельности;
- 3) срок проведения проверки;
- 4) должность и фамилия проверяющего.

Акт проведения проверки составляется и подписывается членами комиссии и руководителем проверяемого подразделения в течение двух рабочих дней после проведения проверки.

К акту проверки должны прилагаться заполненные вопросники (карты проверок);

При выявлении существенных недостатков (на усмотрение руководителя, ответственного за безопасность полетов) заключение акта проверки должно содержать указание по устранению таких недостатков, предельные сроки и форму отчета о выполненной работе.

9.15. Собранные данные могут подразделяться на следующие три категории:

1) серьезные недостатки, касающиеся несоответствия правилам или процедурам, требующие принятия соответствующих мер (решения);

2) любые различия или несоответствия, подлежащие устранению в согласованные сроки; и

3) результаты наблюдений, которые возможно влияют на обеспечение безопасности полетов или становятся предметом изучения в ходе следующей проверки.

Руководитель подразделения несет ответственность за разработку плана действий, направленного на устранение недостатков и упущений, касающихся обеспечения безопасности полетов.

После того, как план составлен, он направляется руководителю, ответственного за безопасность полетов. В окончательный отчет о проверке включается перечень мер по устранению недостатков и предлагаются подробное описание мероприятий, связанных с последующей проверкой.

Инспектор по безопасности полетов КАИ докладывает о проведенных проверках, их результатах, сделанных указаниях на еженедельных разборах руководящего персонала КАИ.

По результатам доклада Инспектора по безопасности полетов КАИ, директор КАИ может или согласиться со сделанными выводами и указаниями, или принять другие решения (сделать дополнительные указания) в пределах своих полномочий, которые оформляются в установленном порядке, в обязательном порядке доводятся до руководителя, ответственного за безопасность полетов.

В случаях, не терпящих отлагательств руководитель, ответственный за безопасность полетов вправе представить соответствующий доклад директору КАИ немедленно после проведения проверки (не дожидаясь очередного разбора).

9.16. Контроль исполнения принятых решений и указаний.

Контроль исполнения принятых решений и указаний возлагается на Инспектора по безопасности полетов КАИ.

Инспектор по безопасности полетов КАИ предоставляет руководству КАИ отчеты по результатам контроля исполнения принятых решений и указаний на еженедельных разборах руководящего персонала.

По результатам отчета Инспектора по безопасности полетов КАИ, директор КАИ может или принять к сведению представленный отчет, или принять другие решения в пределах своих полномочий, которые оформляются в установленном порядке и в обязательном порядке доводятся до руководителя, ответственного за безопасность полетов.

Контроль исполнения, доведения содержания документов до персонала. Начальники отделов и служб несут личную ответственность за своевременное и качественное исполнение требований нормативно-распорядительной документации и КАИ.

Документы должны быть исполнены в течение срока, указанного в самом документе или в резолюции руководства. Документы, по которым срок исполнения не указан, исполняются в течение 10 дней.

Если исполнитель не может выполнить поручение в установленные сроки, он должен за 5 дней до истечения срока обратиться к руководству с просьбой о продлении срока с обоснованием причины отсрочки.

Разрешение на продление фиксируется руководителем на документе.

В случае, когда срок исполнения установлен вышестоящей организацией, продление должно быть согласовано с этой организацией.

Ответственным за исполнение документа является лицо, указанное в резолюции первым. Ответственному исполнителю предоставлено право созыва соисполнителей.

Подлинник документа передается ответственному исполнителю, который обязан немедленно организовать его исполнение в установленный срок.

Соисполнители документа по требованию ответственного исполнителя представляют все необходимые материалы и в равной мере несут ответственность за своевременное и качественное исполнение документов.

Документ считается исполненным только после решения всех поставленных в нем вопросов и корреспонденту дан ответ по существу.

Промежуточный ответ, равно как и запрос по исполненному документу, не может являться основанием для признания документа исполненным.

В отделах и службах контролируются все документы требующие исполнения.

9.17. Требования к документам, подлежащим специальному контролю об их исполнении.

Поручения и указания, содержащиеся в Законах, Указах, постановлениях, распоряжениях и других документах директивных органов:

1) приказы, решения коллегии и циркулярные письма специально уполномоченного органа ААК;

2) поручения ответственного руководителя КАИ и его заместителей.

Отметка о контроле документа проставляется на левое поле первого листа документа и содержит: номер дела, дату направления, подпись руководителя отдела или службы, краткое описание результата исполнения.

Контроль за исполнением документов, по которым ожидается получение ответа, осуществляется непосредственно исполнителем.

Если требованиями документа предусматривается его изучение авиационным персоналом, то ответственный исполнитель обязан определить круг лиц, которых касается содержание документа, и, в

установленные сроки, организовать с ними изучение данного документа.

Все документы, требующие изучения их авиационным персоналом, заносятся в «Журнал учета изучения нормативных документов».

Изучение нормативно-распорядительных документов авиационным персоналом осуществляется на плановых и внеплановых разборах полетов в КАИ, на занятиях по профессиональной учебе авиационного персонала, а также путем индивидуального доведения и самостоятельного изучения документа. Документы информативного плана вывешиваются на Доску информации.

Лица авиационного персонала КАИ, не изучившие документ в установленные сроки, допускаются к выполнению своих обязанностей только после изучения документа под роспись.

В рамках СУБП КАИ оцениваются измеримые показатели ее эффективности, чтобы определить, что система работает в соответствии с ожиданиями, а не просто соответствует нормативным требованиям. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов используются для отслеживания известные факторы риска для безопасности полетов, выявлять возникающие факторы риска для безопасности полетов и определять необходимые корректирующие действия.

Оценка состояния безопасности КАИ по статистическим и аналитическим показателям.

Статистические показатели выражаются в физических величинах, получаемых в результате обработки данных эксплуатации. Статистические показатели могут быть абсолютными и относительными. Абсолютные статистические показатели являются первичной информацией о безопасности полётов. Они бывают индивидуальными и суммарными, являются количественной базой всех форм учёта и могут быть показателями потерь:

- количество катастроф;
- количество аварий;
- количество САИ;
- количество АИ;
- количество повреждений самолетов;
- количество погибших в катастрофах;
- количество АС при взлёте;
- количество АС при первоначальном наборе высоты;
- количество АС на эшелоне;
- количество АС при заходе на посадку;
- количество АС при приземлении;
- количество АС по странам мира;
- и т.д.

Статистическими являются также и показатели объёма полезной работы (налёт, количество взлётов ВС, количество посадок ВС, количество обученных студентов и т.п.).

Абсолютные статистические показатели отличаются простотой понимания и формирования.

С их использованием можно оценивать общие потери и делать общую оценку состояния безопасности полётов за определённый период.

Относительные показатели, в которых число неблагоприятных событий с ВС соотносится с определённым объёмом выполненных ВС полезной работы (налётом, числом обученных студентов, т.п.). Значения ежегодных относительных показателей позволяют обнаружить тенденции состояния безопасности полётов.

Эффективность СУБП КАИ в деле обеспечения безопасности полетов выражается в показателях эффективности обеспечения безопасности полетов и в соответствующих значениях целевых и пороговых уровней безопасности полетов.

При установлении целевых и пороговых уровней безопасности полетов используются конкретные показатели за прошлые периоды.

Определение аварийного уровня для показателя безопасности полетов. Пороговый (сигнальный) уровень является общим критерием для разграничения приемлемых и неприемлемых уровней обеспечения безопасности полетов для конкретного показателя.

Основным объективным методом определения критериев неконтролируемой аварийной ситуации является использование принципа стандартного (среднеквадратичного) отклонения. При использовании этого метода принимаются во внимание стандартное отклонение и средние значения данного показателя за прошлые периоды. Затем эти два значения используются для определения аварийного уровня для данного показателя на следующий период наблюдения.

1. Представление широкого диапазона показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, свидетельствующих о возможности серьезных или незначительных последствий, дает возможность более глубокого анализа показателей. Это обеспечит принятие мер в отношении событий с серьезными последствиями (например, авиационные происшествия и серьезные инциденты) или с незначительными последствиями (например, инциденты, донесения о несоответствиях, отклонения). Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в основном представлены в виде диаграмм трендинга данных, где отмечаются коэффициенты частоты событий (например, количество инцидентов на 1000 ч налета). Показатели, свидетельствующие о возможности серьезных последствий, разрабатываются в первую очередь, тогда как показатели, свидетельствующие о возможности незначительных последствий, определяются на более продвинутой стадии реализации СУБП.

2. После определения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и их целевых и пороговых уровней, показатели актуализируются и регулярно отслеживаться. Одновременно необходимо отслеживать целевой и пороговый уровень для каждого

показателя на предмет их изменения. Для определенного периода наблюдений может быть также составлена сводная информация об актуальности целевых и пороговых уровней всего диапазона показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Показатели качества (удовлетворительно/неудовлетворительно) могут быть присвоены каждому «достигнутому целевому уровню» и «непревышенному пороговому уровню». Численные значения (баллы) применяются для количественного измерения общей эффективности всего диапазона показателей.

Расчет относительных показателей аварийности	
Средний налёт на одно авиационное происшествие	$T_{\text{ап}} = \sum t / n_{\text{ап}}$
Средний налёт на одну катастрофу	$T_{\text{к}} = \sum t / n_{\text{к}}$
Средний налёт на один инцидент	$T_{\text{аи}} = \sum t / n_{\text{аи}}$
Количество авиационных происшествий на 100000 часов налета (условный сравнительный показатель)	$M_{\text{ап}} = (n_{\text{ап}} / \sum t) \cdot 10^5$
По полученным значениям показателей строится таблица и диаграмма $M_{\text{ап}}$ по годам, которая наглядно показывает тенденции изменения аварийности КАИ.	

<i>Справочные документы</i>	
Материалы по безопасности полетов и внутренняя документация СУБП КАИ.	

10. Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов	
Цель	
	10.3. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин события и(или) сопутствующих факторов, выработка рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в будущем и обеспечению безопасности полетов. 10.4. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.
Критерии	
	10.5. Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами КАИ, зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики расследуются Комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создаваемой уполномоченным органом в сфере гражданской авиации (далее – Комиссия). 3. Результаты расследования авиационных происшествий или инцидентов, рекомендации Комиссии обрабатываются и вносятся в базу данных СУБП КАИ для выработки и реализации корректирующих мероприятий и управления факторами риска. 10.6. На основании материалов расследования руководитель, ответственный за безопасность полетов разрабатывает матрицу рисков СУБП и соответствующие корректирующие мероприятия и определяет ответственных должностных лиц за их реализацию. 10.7. По результатам расследования авиационного события Комиссия определяет основную причину события и сопутствующие факторы, которыми обусловлена причина конкретного авиационного события. Кроме того, фиксируются недостатки, выявленные в ходе расследования, но не оказавшие влияния на возникновение и развитие особой ситуации в полете. 10.8. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен «Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики» (далее - РРАПИ), самостоятельно расследуются комиссией КАИ в рамках систем управления безопасностью полетов. Такие расследования проводятся по решению ВГА в порядке и сроки, установленные РРАПИ. 10.9. Приказ о назначении комиссии издает ответственный руководитель КАИ. 10.10. Каждый авиационный инцидент подлежит расследованию, основанному на тех же принципах и проводимому с той же целью, что и расследование авиационного происшествия. 10.11. По завершению расследования окончательный отчет представляется ответственным руководителем КАИ в уполномоченный орган ВГА.

10.12.Председатель комиссии по расследованию АП или АИ проводит разбор обстоятельств и причины авиационного события.

Разработка рекомендаций и мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента

10.13.Комиссия, на основании анализа информации, полученной в ходе расследования, разрабатывает рекомендации по обеспечению безопасности полетов с целью предотвращения их в будущем.

10.14.Рекомендации могут включать вопросы совершенствования системы технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники, повышения уровня профессиональной подготовки летного и наземного авиационного персонала, обслуживания воздушного движения и наземного обеспечения полетов, и другие аспекты авиационной деятельности.

10.15.директор КАИ, к компетенции которого относятся рекомендации Комиссии, после получения Окончательного отчета, разрабатывает и утверждает планы мероприятий, предусматривающие принятие профилактических мер. Утвержденные планы мероприятий в течение трех суток направляются в ААК и в полномочный орган по расследованию.

10.16.При составлении плана мероприятий все рекомендации Комиссии принимаются. Планы мероприятий или иные распорядительные документы, предусматривают принятие профилактических мер, направленных на повышение безопасности полетов. В план мероприятий могут быть внесены дополнительные меры, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, которые не указаны в рекомендациях Комиссии.

10.17.Контроль реализаций рекомендаций по безопасности полетов осуществляется уполномоченным органом ААК. План межведомственных мероприятий по реализации рекомендаций разрабатывается исполнителями совместно с соисполнителями. Соисполнители работ при отсутствии замечаний и предложений согласовывают проект плана мероприятий в течение трех рабочих дней, либо представляют свои замечания и предложения в письменном виде. Решение по спорным вопросам принимают руководители, утверждающие план мероприятий.

10.18.Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного происшествия составляет пятнадцать календарных дней для внутриведомственных планов, тридцать календарных дней - для межведомственных планов.

10.19.Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного инцидента составляет десять календарных дней для внутриведомственных планов

и двадцать календарных дней - для межведомственных планов. Срок исчисляется с момента получения рекомендаций.

10.20. Одновременно с проведением расследования авиационного происшествия Комиссией, возбуждается уголовное дело правоохранительными органами. По материалам Окончательного отчета принимается процессуальное решение по отношению к виновникам авиационного происшествия.

10.21. Директор КАИ по завершению расследования авиационного инцидента своим решением проводит административное или дисциплинарное расследование. По результатам расследования принимаются дисциплинарные меры воспитательного характера по отношению к виновным.

10.22. Каждое авиационное событие и его причины рассматриваются индивидуально дисциплинарной комиссией. Меры дисциплинарного воздействия принимаются после четкого определения условий совершения авиационного события (например, незаконные действия, безответственная неосторожность, грубая небрежность, умышленное нарушение или ошибка совершена из-за недостаточной профессиональной подготовки, непреднамеренного попадания в неблагоприятные условия полета и т.д.).

Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию комиссией КАИ

1. Потеря радиосвязи в полете.
2. Несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категориям В, С, D. (Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП, Doc. 9870).
3. Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке в полете.
4. Выполнение полета с нарушением предполетного отдыха или нормативов рабочего времени членами экипажа. Выполнение полета с остаточными явлениями алкогольного или наркотического опьянения или употребление членами экипажа в полете алкогольных напитков и / или наркотических средств.
5. Выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета ВС, приведший к уходу на второй круг или запасной аэродром.
6. Нарушения требований руководящих документов, регламентирующих выполнение полетов и использование воздушного пространства. Такие, как:
 - 1) нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку;
 - 2) изменение заданной высоты полета без согласования с диспетчером;

- 3) изменение плана и маршрута полета после вылета ВС без согласования с органами ОВД;
 - 4) нарушение установленных интервалов вертикального или бокового эшелонирования;
 - 5) отклонение от оси маршрута ОВД на расстояние более допустимой нормы, а также за пределы МВЛ;
 - 6) нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам маршрутам;
 - 7) полет на обледеневшем ВС (при наличии несбрасываемого льда на поверхностях, защищенных ПОС, а также на других поверхностях ВС, при сходе снега или льда с которых возможно их попадание в двигатель);
 - 8) нарушение порядка и сроков передачи на борт ВС штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета;
 - 9) посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку);
 - 10) прием и выпуск ВС с неподготовленной ВПП;
 - 11) выпуск ВС в полет с незавершенным техническим обслуживанием;
 - 12) вылет ВС, не считающегося исправным;
 - 13) заправка ВС некондиционным ГСМ;
 - 14) вылет ВС при наличии отказов, не входящих в перечень, разрешенных для вылета, установленных РЛЭ соответствующего типа ВС;
 - 15) нарушение норм загрузки или центровки ВС, установленных РЛЭ, смещение груза в полете, приведшее к нарушению центровки;
 - 16) взлет, полет или посадка ВС с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ;
 - 17) выход за ограничения, оговоренные РЛЭ (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и т.д.).
7. Ошибочные действия авиационного персонала. Такие, как:
- 1) ошибочное отклонение стабилизатора;
 - 2) ошибочный выпуск или уборка шасси (на ВС с убирающимися шасси);
 - 3) ошибочный выпуск или уборка механизации крыла закрылков, не создавшие трудностей в управлении воздушным судном;
 - 4) выкатывание ВС за пределы ВПП (кроме взлета и посадки), РД, перрона при рулении или буксировке;
 - 5) столкновение или угроза столкновения ВС с объектами на земле (людьми, животными, транспортными средствами или наземными препятствиями на РД, перронах).

	<i>Примечание. К инцидентам не относятся отказы и неисправности систем, приборов и оборудования ВС, включенные в перечень минимального оборудования (Minimum Equipment List - MEL), с которыми разрешена эксплуатация соответствующего ВС.</i>
<i>Справочные документы</i>	
	Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики

11. Подготовка и обмен информацией в области обеспечения безопасности полетов	
<i>Цель</i>	
	11.1. Целью профессиональной подготовки персонала, участвующего в управлении безопасностью полетов КАИ является обучение специалистов в области обеспечения безопасности полетов, организации и проведения расследований авиационных событий, выявление опасных факторов, обеспечение эффективного функционирования СУБП. 11.2. Целью обмена информацией по безопасности полетов внутри КАИ является регулярное осведомление персонала о возникающих и(или) прогнозируемых угрозах и рисков, получение информации по СДС, поддержание актуальными каналов обмена информацией внутри организации.
<i>Критерии</i>	
	11.3. Виды подготовки в области СУБП: 1) первоначальная подготовка специалистов по безопасности полетов и расследованию авиационных происшествий и инцидентов; 2) поддержание профессионального уровня специалиста по безопасности полетов; 3) переподготовка специалистов по безопасности полетов и управлению безопасностью полетов. 11.4. Обучение специалиста в области безопасности полетов и СУБП осуществляется аккредитованных учебных организациях Кыргызской Республики или зарубежных утвержденных учебных организациях (ИКАО, МАК, и др.). 11.5. По результатам подготовки выдается соответствующий сертификат специалиста по безопасности полетов и СУБП, сроками действия до трех лет. 11.6. Формирование в организации культуры безопасности полетов персонала КАИ неразрывно связано с эффективным осуществлением программы подготовки в области управления безопасностью полетов. Все сотрудники КАИ 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. Подготовка по вопросам обеспечения безопасности полетов начинается с этапа ознакомительного инструктажа для вновь нанятых сотрудников и продолжается на всем протяжении их работы в организации. 11.7. Специализированная подготовка по вопросам управления безопасностью полетов осуществляется для тех сотрудников, которые по работе связаны с конкретными аспектами обеспечения безопасности полетов. Программа подготовки должна гарантировать понимание и соблюдение всеми сотрудниками политики и принципов данной

организации в области безопасности полетов, а также знание своих функциональных обязанностей по обеспечению безопасности полетов.

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

1) корпоративные занятия по безопасности полетов для всех сотрудников;

2) подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава;

3) курсы для эксплуатационного персонала (пилоты, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и перронный персонал);

4) подготовка для специалистов по обеспечению безопасности полетов.

11.8. Подготовка и образование авиационного персонала.

Формой начальной подготовки в области безопасности полетов для всех сотрудников является ознакомление с целями СУБП КАИ и необходимостью формирования культуры безопасности полетов.

Все сотрудники проходят базовый вводный курс, рассматривающий следующие аспекты:

1) основные принципы управления безопасностью полетов;

2) корпоративная концепция безопасности полетов, политика и стандарты в области безопасности полетов (включая корпоративный подход к мерам дисциплинарного характера в сфере обеспечения безопасности полетов, комплексный характер управления безопасностью полетов, принятие решений по управлению факторами риска, культура безопасности полетов и т. д.);

3) важность соблюдения политики в области безопасности полетов и процедур, являющихся составной частью СУБП;

4) возможности человека;

5) организация работы, функции и обязанности сотрудников по обеспечению безопасности полетов;

6) корпоративный опыт в сфере безопасности полетов, включая области системных недостатков;

7) корпоративные цели и задачи в области безопасности полетов;

8) корпоративные программы управления безопасностью полетов (например, системы представления данных об инцидентах, LOSA и NOSS);

9) необходимость постоянной внутренней оценки показателей безопасности полетов в организации (например, опросы сотрудников, проверки и оценки состояния безопасности полетов);

10) представление данных о происшествиях, инцидентах и возможных угрозах;

11) каналы связи по вопросам безопасности полетов;

	12) обратная связь и методы распространения информации о безопасности полетов; 13) программы стимулирования в области обеспечения безопасности полетов (если таковые имеются); 14) проверки состояния безопасности полетов; 15) популяризация и распространение информации о безопасности полетов. 11.9. Подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава. Руководители должны понимать принципы, на которых основывается функционирование СУБП. В процессе подготовки руководителей среднего и низшего звена изучаются принципы СУБП, их обязанности и ответственность в сфере обеспечения безопасности полетов, ознакамливается с правовыми аспектами проблемы, их должностной и юридической ответственностью, возможностями человека. 11.10. Специализированная подготовка по вопросам безопасности полетов. Для выполнения специальных функций в сфере обеспечения безопасности полетов назначается специально подготовленный персонал. К этим функциям относятся: 1) расследование опасных событий; 2) человеческий фактор в авиационном событии; 3) контроль за показателями безопасности полетов; 4) выполнение оценок состояния безопасности; 5) управление базами данных о безопасности полетов; 6) проведение проверок в сфере обеспечения безопасности полетов. Сотрудники, выполняющие эти задачи, имеют подготовку по использованию специальных методов и процедур. В зависимости от объема требуемой подготовки и уровня информированности по вопросам управления безопасностью полетов в КАИ привлекаются внешние специалисты для проведения подготовки. 11.11. Подготовка в области СУБП для эксплуатационного персонала КАИ является частью общей программы обучения в организации. В дополнение к корпоративным ознакомительным инструктажам, о которых говорилось выше, сотрудникам, непосредственно задействованным в области производства полетов (члены летного экипажа, руководители полетов, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и т.) проводится более детальная специализированная подготовка по безопасности полетов в следующих областях: 1) процедуры представления донесений об авиационных происшествиях и инцидентах;
--	--

	2) специфические опасности, с которыми сталкивается эксплуатационный персонал; 3) возможности человека; 4) процедуры представления донесений об опасностях; 5) специальные инициативы в области безопасности полетов, например: программа АПД; программа LOSA; программа NOSS; 6) комиссия (комиссии) по безопасности полетов; 7) сезонные угрозы и процедуры в области безопасности полетов (полеты в зимнее время и т.д.); 8) порядок действий в аварийных ситуациях. 11.12. Подготовка для специалистов по вопросам безопасности полетов. Лицо, отобранное для выполнения функций Инспектора по безопасности полетов КАИ, должен быть компетентным по всем аспектам функционирования организации, ее деятельностью и персоналом. Соответствующую подготовку можно получить внутри организации или на внешних курсах, однако основная часть информации будет получена в ходе самостоятельной подготовки. Области, в которых может потребоваться формальное обучение для руководителя, ответственного за безопасность полетов, включают: 1) ознакомление с различными типами воздушных судов, видами полетов, маршрутами и т.д.; 2) понимание роли человека в установлении причин и предотвращении авиационных происшествий; 3) возможности человека в функционировании авиационной системы; 4) функционирование СУБП; 5) расследование авиационных происшествий и инцидентов; 6) планирование кризисного регулирования и действий в аварийной обстановке; 7) популяризация аспектов обеспечения безопасности полетов; 8) компьютерные навыки (обработка текстов, подготовка электронных таблиц и управление базами данных); 9) подготовка или ознакомление со специальными дисциплинами (например, CRM, АПД, LOSA и NOSS). 11.13. Ознакомление с СУБП КАИ включено в подготовку сотрудника при найме в организацию или в учебную программу. Обучение авиационного персонала осуществляется по утвержденной Программе подготовки персонала КАИ в рамках СУБП, приложение №7. 11.14. <u>Обмен информацией в области безопасности полетов КАИ.</u>
--	--

Обмен информацией о безопасности полетов внутри КАИ организует Инспектор по безопасности полетов КАИ. В КАИ осуществляется регулярный обмен внутренней и внешней информацией по БзП.

Внутренняя информация по безопасности полетов поступает Инспектору по безопасности полетов КАИ по каналам организованной системы сбора информации и от сотрудников КАИ из добровольных сообщений, а также посредством личных наблюдений и материалов разборов полетов.

11.15. Каналами обмена информацией (каналы обратной связи) являются:

- 1) официальное доведение информации по безопасности полетов авиационному персоналу КАИ;
- 2) обмен информацией по системе добровольных сообщений;
- 3) плановые занятия по безопасности полетов;
- 4) индивидуальные беседы с авиационным персоналом, эксплуатирующим авиационную технику;
- 5) информационные бюллетени по безопасности полетов;
- 6) письменное представление корректирующих мероприятий исполнителям и ответственным должностным лицам за реализацию корректирующих мероприятий.

11.16. Внешняя информация по безопасности полетов, поступает от авиационных властей, производителей АТ, научно-исследовательских институтов и других открытых источников.

11.17. В целях определения опасных факторов применяются следующие виды внешней информации:

- 1) информации по безопасности полетов и телеграммы КГА РК и АО ААК РК;
- 2) телеграммы и письма производителей АТ;
- 3) бюллетени по безопасности полетов;
- 4) сборник «Проблемы безопасности полетов» ВИНТИ;
- 5) материалы сайта Flight Safety Foundation;
- 6) мониторинг безопасности полетов на avia.ru;
- 7) журнал «AEROSAFETYWORLD»;
- 8) информационные сборники «Безопасность полетов, сертификация и лицензирование в ГА».

Могут использоваться и другие достоверные источники информации.

11.18. Вся информация, поступающая в орган безопасности полетов КАИ, тщательно анализируется, после чего принимаются необходимые корректирующие меры и даются рекомендации по реагированию на опасные факторы и предотвращению в будущем авиационных происшествий.

Материалы анализов доводятся до авиационного персонала в части, касающейся на специальных или учебных занятиях.

	11.19. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в установлении средств распространения организационной информации в том числе: 1) информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов; 2) интернет ресурсы; 3) электронная почта (info@kai.kg).
<i>Справочные документы</i>	
	1) -«Программа по безопасности полетов»; 2) Типовая инструкция по СУБП; 3) Doc 9859 An/474 издание 4, ИКАО.

12. Постоянное совершенствование и проверка СУБП	
<i>Цель</i>	
	Описать процесс постоянного пересмотра и совершенствования СУБП.
	12.1. Целью постоянного пересмотра и совершенствования СУБП КАИ является обеспечение ее соответствия требованиям, адекватности, эффективности и актуальности.
<i>Критерии</i>	
	12.2. Процесс постоянного пересмотра и совершенствования СУБП включает: 1) разработку методов оценки и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов; 2) определение процессов внутренней политики; 3) определение процессов внешней политики; 4) установление графика оценки подразделений КАИ, технических средств, документации и процедур, проводящейся в ходе проверок и обследований; 12.3. разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях. 12.4. Непрерывное совершенствование СУБП обеспечивается: - оценкой инспекторских проверок; - оценкой результатов проверки деятельности персонала КАИ; - анализом эффективности системы управления рисками и угрозами безопасности полетов; - оценка результатов внутренних и внешних аудитов КАИ; - анализ результатов постоянных мониторингов состояния авиационной системы. 12.5. По результатам внутренних аудиторских проверок состояния безопасности полетов, достигнутых промежуточных и конечных результатов в летной работе, а также мониторинга соответствия действующего РУБП КАИ нормативным требованиям по безопасности полетов выявляются текущие недостатки и несоответствия СУБП. 12.6. Плановые проверки функционирования СУБП осуществляются не менее одного раза в квартал, или при возникновении такой необходимости, или при получении информации по СДС. Плановая оценка СУБП осуществляются по контрольным картам для оценки СУБП. 12.7. Итоговая проверка, перепроверка осуществляется в конце каждого календарного года согласно контрольной карте для оценки СУБП. 12.8. Корректирующие мероприятия могут быть приняты и по результатам аудитов качества, если таковые имеют влияние на безопасность полетов.

	12.9. Ответственность за организацию и проведение регулярных проверок возлагается на Инспектора по безопасности полетов КАИ. 12.10. Инспектор по безопасности полетов КАИ, или по указаниям директора КАИ, или по рекомендациям аудиторской группы разрабатывает корректирующие мероприятия. 12.11. Корректирующие мероприятия рассматриваются на методическом совете КАИ для их одобрения или уточнения. 12.12. Решение на реализацию корректирующих мероприятий, внесение изменений и дополнений в РУБП принимается в соответствии с разделом 1 «Контроль документооборота» настоящего РУБП.
<i>Справочные документы</i>	
	1) «Программа по безопасности полетов; 2) Типовая инструкция по СУБП; 3) Дос 9859 Ап/474 издание 4, ИКАО.

13. Ведение документации СУБП	
<i>Цель</i>	
	13.1. Целью раздела является описание порядка ведения и хранения документации, связанной с СУБП.
<i>Критерии</i>	
	13.2. Персонал КАИ разрабатывает и ведет документацию СУБП по следующим вопросам: 1) цели и политика в области обеспечения безопасности полетов; 2) требования в отношении СУБП; 3) процессы и процедуры СУБП; 4) сфера ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур; 5) конечные результаты СУБП. 13.3. В рамках документации СУБП составляется РУБП. Общая документация СУБП находится в распоряжении инспектор а по безопасности полетов КАИ. 13.4. Оперативная документация, связанная с СУБП хранится в летной и в инженерно-технической службе КАИ. 13.5. Отчеты и анализы за прошедшие периоды сдаются для хранения в архив КАИ. Вся документация подлежит учету установленным в делопроизводстве порядком. Дела по расследованию авиационных событий хранятся в канцелярии КАИ и выдаются персоналу только в порядке служебной необходимости с записью в журнале выдачи документов. 13.6. Оперативные документы отслеживаемы для всех элементов СУБП и доступны для повседневного управления СУБП, а также для целей внутренних и внешних проверок. 13.7. Заполнение оперативной документации текущей информацией осуществляют лица, определенные директором КАИ, они же несут ответственность за сохранность и содержание документа. 13.8. Общий контроль, за ведением документации СУБП осуществляет инспектор по безопасности полетов. 13.9. Документация СУБП. 1. Годовой план работы инспектор а по безопасности полетов КАИ; 2. Интегрированная программа управления безопасностью полетов на год; 3. План мероприятий по обеспечению безопасности полетов на месяц (квартал); 4. Оперативный план по обеспечению безопасности полетов (разрабатывается при необходимости одноразово); 5. Анализы состояния безопасности полетов за год, за месяц; 6. Материалы (отчеты) по расследованиям авиационных происшествий, инцидентов;

	7. Акты по результатам аудитов состояния безопасности полетов; 8. Акты оценки факторов опасности. 9. Служебные отчеты о выполненных поручениях, указаний и директив; 10. Журнал учета авиационных происшествий и инцидентов а АУТЦ «Бишкек Вингс»; 11. Материалы учета добровольных сообщений; 12. Материалы по проведенным занятиям по безопасности полетов; 13. Кроме того, в целях сбора информации используется техническая документация или эксплуатационная документация служб обеспечения полетов.
<i>Справочные документы</i>	
	1) «Программа по безопасности полетов»; 2) Типовая инструкция по СУБП; 3) Дос 9859 Ап/474 издание 3, ИКАО.

14. Контролирование осуществления изменений	
Цель	
	Описать процессы управления изменениями, которые могут влиять на факторы риска для безопасности полетов, и интеграцию этих процессов в СУБП
Критерии	
	14.1. Основные требования; Руководство КАИ контролирует процессы изменений состояния авиационной системы в рамках СУБП, которые могут влиять на уровень риска для безопасности полетов, связанного с производством учебных, тренировочных и производственных полетов или другими авиационными услугами, а также выявлять риски для безопасности полетов, которые могут возникнуть в результате таких изменений, и управлять ими. Изменения в КАИ происходят в результате ряда факторов, включая, в частности: 1) расширение или сокращение деятельности КАИ; 2) изменения во внутренних системах, процессах и процедурах производства полетов и авиационных услуг; 3) изменение производственных условий в КАИ. Изменения могут повлиять на адекватность или эффективность существующих стратегий уменьшения факторов риска для безопасности полетов. Кроме того, изменения могут непреднамеренно способствовать появлению в авиационной деятельности новых опасных факторов и соответствующих факторов риска для безопасности полетов. Такие опасные факторы необходимо выявлять, чтобы обеспечить оценку и контроль соответствующих факторов риска для безопасности полетов. Обзоры состояния безопасности полетов, как было указано в описании процесса мониторинга и измерения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, являются ценными источниками информации для принятия решений и эффективного осуществления изменений. В процессе контролирования осуществления изменений следует принимать во внимание следующие три фактора: 1) Критичность. Оценки критичности определяют системы, оборудование и производственную деятельность, необходимые для безопасной эксплуатации воздушного судна. После внесения изменений следует проводить обзор состояния систем, оборудования и авиационной деятельности, имеющих более высокую степень критичности для безопасности полетов; 2) Стабильность систем и условий эксплуатационной среды. Изменения могут быть следствием запланированных действий под непосредственным контролем персонала КАИ, включая расширение или сокращение деятельности, расширение сферы деятельности или услуг или внедрение новых технологий. Незапланированные изменения могут включать изменение экономической ситуации,

трудовые конфликты, а также изменения в политической или нормативной обстановке или в условиях эксплуатационной среды;

3) **Эффективность функционирования в прошлом.** Данные об эффективности функционирования критических систем в прошлом и анализы тенденций в обеспечении безопасности полетов должны использоваться, чтобы предвидеть и отслеживать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в условиях изменений. Это также дает возможность обеспечить эффективность корректирующих действий, предпринятых с целью исправить недостатки, выявленные в результате проверок, оценок, расследований или представления данных. Управление изменениями включает необходимость периодического пересмотра описания систем и базового анализа опасных факторов для подтверждения их актуальности.

14.2. Процедура оценки воздействия изменения

Инспектор по безопасности полетов КАИ совместно с соответствующими руководителями подразделений осуществляет постоянный мониторинг за деятельностью КАИ, чтобы выявлять изменения, которые могут повлиять на уровень риска для безопасности полетов, связанных с его авиационной деятельностью или услугами, а также для выявления и управления рисками, которые могут возникнуть в результате этих изменений.

Процесс оценки изменений включает, когда это применимо:

1)определение характера и масштабов изменения;
2)проведение первоначального исследования воздействия, охватывающее:

оперативные процедуры (Руководство по эксплуатации.);
организация работы (штатное расписание, состав команды, планирование, дополнительное обучение и т.д.);

инфраструктура (перемещение, база для стоянки и т.д.);

техническое обслуживание оборудования или самолета;

3)проведение анализа рисков по безопасности полетов (см раздел управления рисками):

выявления опасностей, связанных с реализацией предлагаемых изменений и их возможные последствия;

определение рисков, выходящих из-под контроля и, по мере необходимости, дополнительных мер по уменьшению.

4) определение ключевых кадров, которые будут оказывать помощь в осуществлении изменений и необходимых мер по снижению рисков и вовлечь их в процесс управления изменениями;

5) определение плана внедрения;

6) оценка соответствующих финансовых затрат;

7) информировать о предложенном изменении сотрудникам и вовлечь их в проект по внедрению изменения, чтобы получить поддержку;

	8) осуществлять деятельность, согласно плану; 9) проверять общий эффект посредством установленного контроля за показателями безопасности полетов и процесса измерения. Различные изменения могут быть сгруппированы для оценки воздействия на общую безопасность, особенно, если они вводятся вместе или если они взаимосвязаны. Реестр опасностей должен быть обновлен инспектор ом по безопасности полетов КАИ для каждого внутреннего или внешнего изменения и проанализирован. Форма управления изменениями рисков приводится в приложении №8.
<i>Справочные документы</i>	
	Корпоративные СЭП КАИ, относящиеся к контролированию осуществления изменений, и другие внутренние документы КАИ.

14.План действий на случай аварийной обстановки или чрезвычайных обстоятельств	
<i>Цель</i>	
	Описание порядка действий авиационного персонала при возникновении аварийной ситуации или чрезвычайной ситуации.
<i>Критерии (для КАИ)</i>	
	15.1. КАИ имеет план мероприятий на случай аварийной обстановки, в котором описаны роли и обязанности персонала в случае серьезного инцидента, кризисной ситуации или авиационного происшествия. Инструкция определяет порядок оперативного уведомления и порядок действий должностных лиц КАИ при авиационном происшествии или инциденте. 15.2. Существует порядок оповещения, который включает наличие мобилизационного списка и внутренний мобилизационный процесс. 15.3. КАИ имеет договоренности с другими организациями об оказании помощи и предоставлении услуг в чрезвычайной ситуации в случае необходимости. 15.4. КАИ имеет установленный порядок действий в условиях чрезвычайной ситуации. 15.5. Наблюдения за состоянием всех пострадавших лиц и оповещения их родственников до прибытия комиссии осуществляет административная группа КАИ, привлекая при необходимости работников медицинской службы и психологов. 15.6. Решение вопросов, связанных со СМИ и страховыми организациями, осуществляется в соответствии с требованиями РРАПИ и по согласованию с органами прокуратуры. 15.7. Расследование авиационных происшествий на воздушных судах КАИ осуществляется комиссиями по расследованию авиационных происшествий назначаемые уполномоченным органом в гражданской авиации. 15.8. Требования в отношении сохранения вещественных доказательств, безопасности пораженной зоны и обязательного представления информации о безопасности полетов официальным органам выполняются в соответствии Инструкции и нормативных актов. 15.9. Цели и обязательства должностных лиц КАИ при возникновении аварийных ситуаций и порядок действий должностных лиц КАИ при авиационном происшествии или авиационном инциденте изложены в Инструкции. 15.10. КАИ при возникновении аварийной ситуации с воздушным судном берет на себя обязательства:

	1) оперативно уведомить руководящий состав КАИ о возникновении аварийной ситуации согласно Инструкции; 2) устно и письменно уведомить государственные органы и ААК о возникновении аварийной ситуации; 3) выполнить первоначальные действия при возникновении аварийной ситуации; 4) выполнить соответствующие восстановительные мероприятия по устранению ущерба на местности и окружающей среде. Схема оповещения руководящего состава КАИ при возникновении авиационных событий изложена в Инструкции. 15.11. В случае авиационного происшествия с воздушным судном КАИ, не позднее 24 часов передается уведомление в ГАГА, местный исполнительный орган, на территории которого произошло авиационное происшествие, транспортную прокуратуру и территориальные органы Министерства внутренних дел Кыргызской Республики и Государственного комитета национальной безопасности Кыргызской Республики. Схемы оповещения государственных органов при возникновении авиационных событий на воздушных судах КАИ изложены в Инструкции. 15.12. Эвакуация выведенного из строя воздушного судна или оборудования осуществляется силами и средствами КАИ после получения разрешения председателя комиссии по расследованию АП или органов прокуратуры в ходе консультаций с владельцами воздушного судна и оборудования, эксплантатами аэродрома или другими организациями, если применимо. 15.13. Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами КАИ, зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, расследуются комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создаваемой уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. 15.14. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен РРАПИ и настоящим Руководством, самостоятельно расследуются комиссией КАИ в рамках СУБП. Ответственность за организацию расследований авиационных инцидентов в КАИ возлагается инспектор а по безопасности полетов КАИ 15.15. Обучение персонала КАИ к действиям в чрезвычайной ситуации осуществляется по утвержденным программам. 15.16.
Справочные документы	

	1) Инструкция по порядку действий должностных лиц при авиационном происшествии или инциденте с воздушным судном КАИ 2) Руководство по ERP и т. д.
--	---