

Приложение к приказу
утверждённый начальником
Агентства «Туркменховаеллары»
Агентства транспорта и коммуникации
при Кабинете министров Туркменистана

от «05» 03 2024 года № 63/48

**ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

Управление безопасностью полётов

Издание второе

Ашхабад 2024

Лист регистрации изменений и дополнений

Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.

Ниже приводится форма для регистрации поправок.

[illegible]

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Лист регистрации изменений и дополнений	2
ОГЛАВЛЕНИЕ.	3
СОКРАЩЕНИЯ.....	5
ПРЕДИСЛОВИЕ.	6
ГЛАВА I. Определения.	7
ГЛАВА II. Обязанности Туркменистана по управлению безопасности полётов.....	11
§ 1. Государственная программа безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана.	11
§ 2. Государственная политика, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полетов.....	12
§ 3. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне.....	14
§ 4. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне.	18
§ 5. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне.....	19
ГЛАВА III. Система управления безопасностью полётов.....	20
§ 1. Общие положения.	20
§ 2. Международная авиация общего назначения – самолеты.	21
Глава IV. Сбор, анализ, защита, совместное использование данных и информации о безопасности полетов и обмен ими.....	22
§ 1. Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов.....	22
§ 2. Анализ данных и информации о безопасности полетов.....	23
§ 3. Защита данных и информации о безопасности полетов.	23
§ 4. Совместное использование информации о безопасности полетов и обмен ею.	24
Добавление 1. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП).	25
§ 1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов.....	26
§ 2. Управление рисками для безопасности полетов.	28
§ 3. Обеспечение безопасности полетов.	28

§ 4. Популяризация вопросов безопасности полетов.....	29
Добавление 2. Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.	30
§ 1. Общие принципы.	30
§ 2. Принципы защиты.	31
§ 3. Принципы освобождения.	31
§ 4. Раскрытие информации.....	32
§ 5. Обязанности хранителя данных и информации о безопасности полетов.....	33
§ 6. Защита зарегистрированных данных.....	33

СОКРАЩЕНИЯ.

Агентство	Агентство транспорта и коммуникации при Кабинете Министров Туркменистана
АГАТ	Администрация гражданской авиации Туркменистана – Агентство «Туркменховаёллары»
ГАПГАТ	Государственные авиационные правила гражданской авиации Туркменистана
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полётов
ОВД	обслуживание воздушного движения
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полётов
САИ	служба аэронавигационной информации
ССОДБП	системы сбора и обработки данных о безопасности полётов
СУБП	система управления безопасностью полётов
ADREP	система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
ANS	Аэронавигационное обслуживание
CNS	связь, навигация и наблюдение
CVR	бортовой речевой самописец
MET	метеорологическое обслуживание
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полётов
SAR	Поиск и спасание
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SMP	Группа экспертов по управлению безопасностью полётов

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Требования настоящих Правил разработаны в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, изложенных в Приложении 19 «Управление безопасностью полётов» (издание 2, 2016), включающее в себя поправку № 1.

Настоящие Правила способствуют развитию упреждающей стратегии повышения эффективности обеспечения безопасности полётов.

В настоящих Правилах сведён воедино материал из существующих приложений и документов ИКАО относительно Государственной программы по безопасности полётов (далее ГосПБП), систем управления безопасностью полётов (далее СУБП), а также содержатся смежные элементы, включая сбор и использование данных о безопасности полётов и деятельность АГАТ по организации контроля за обеспечением безопасности полётов. Сведение воедино этого материала в одних Правилах позволяет акцентировать внимание на важности интеграции деятельности по управлению безопасностью полётов. Такой подход также способствует эволюции положений об управлении безопасностью полётов.

ГЛАВА I. Определения.

1. В тех случаях, когда в Правилах употребляются приведённые ниже термины, они имеют следующие значения:

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

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьёзное телесное повреждение в результате:

-нахождения в данном воздушном судне;

-непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или

-непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

б) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

-нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или лётные характеристики воздушного судна и

-обычно требуется крупный ремонт или замена повреждённого элемента,

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопадки, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

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

Примечание 1. Телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как телесное повреждение со смертельным исходом.

Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.

Примечание 3. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна содержится в Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана «Расследования авиационных событий» (далее – ГАПГАТ РАС).

2) **Безопасность полётов.** Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

3) **Вертолёт.** Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полёте в основном за счёт реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

4) **Воздушное судно.** Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счёт его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отражённым от земной поверхности.

5) **Государственная программа по безопасности полётов (ГосПБП).** Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полётов.

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

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

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

9) **Данные о безопасности полётов.** Определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полётов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полётов.

Примечание. Сбор таких данных о безопасности полётов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полётов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая, в частности:

- а) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- б) отчётность в области безопасности полётов;
- в) представление данных о поддержании лётной годности;
- г) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- д) инспекции, проверки, обследования; или
- е) исследования и обзоры состояния безопасности полётов.

10) **Информация о безопасности полётов.** Обработанные, организованные или проанализированные в конкретном контексте данные о безопасности полётов с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полётов.

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

12) **Контроль за обеспечением безопасности полётов.** Функция, осуществляемая государством для обеспечения соблюдения лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, национальных законодательных актов и нормативных положений в области безопасности полётов.

13) **Надзор.** Деятельность государства, в рамках которой государство путём проведения инспекций и проверок проактивно проверяет неуклонное выполнение обладателями авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений или полномочий установленных требований и их функций на таком уровне квалификации и безопасности, который требует государство.

14) **Опасность.** Состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению.

15) **Отраслевые нормы и правила.** Инструктивный материал, разработанный отраслевым органом для конкретного сектора авиационной отрасли по соблюдению требований Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, других авиационных требований к безопасности полётов и считающейся целесообразной передовой практикой.

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

17) **Поставщик обслуживания.** Утверждённые учебные организации, связанные с выполнением полётов воздушных судов, организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за конструкцию типа или изготовления воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, эксплуатанты самолётов и вертолёт, эксплуатанты сертифицированных аэродромов, поставщики аэронавигационного обслуживания.

18) **Риск для безопасности полётов.** Предполагаемая вероятность и серьёзность последствий или результатов опасности.

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

20) **Руководящие документы.** Содержащий основанные на законодательных и иных нормативных правовых актах нормы и общие принципы, правила, руководства, порядок, инструкции, циркуляры, директивы, бюллетени, предписания, требования, указания и распоряжения, а также другие документы, которые выпускаются в целях регулирования деятельности в области гражданской авиации, обеспечения безопасности полётов и эффективности.

21) **Самолёт.** Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъёмная сила которого в полёте создаётся в основном за

счёт аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полёта.

22) Серьёзное телесное повреждение. Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

а) требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или

б) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или

в) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или

г) связано с повреждением любого внутреннего органа; или

д) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или

е) связано с подтверждённым фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

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

24) Система управления безопасностью полётов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

25) Технический персонал лица, выполняющие относящиеся к безопасности полётов функции для государства или от его имени.

26) Уполномоченный орган – государственные органы и должностные лица, которые имеют право принимать правовые акты в соответствии с их компетенцией, установленной Конституцией Туркменистана, Законом Туркменистана о правовых актах, а также законодательством, определяющим правовой статус этих органов и должностных лиц.

27) Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полётов. Планируемая или предполагаемая государством, или поставщиком обслуживания целевая установка для показателя эффективности обеспечения безопасности полётов на заданный период, отражающая цели в области безопасности полётов.

28) Эксплуатационный персонал. Персонал, связанный с обеспечением авиационной деятельности и имеющий возможность представлять информацию о безопасности полётов.

29) Эффективность обеспечения безопасности полётов. Достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полётов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полётов и показателями эффективности обеспечения безопасности полётов.

ГЛАВА II. Обязанности Туркменистана по управлению безопасности полётов.

Примечание. Приведенные ниже критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) представляют собой основу ГосПБП.

- 1) Основное авиационное законодательство (КЭ-1)
- 2) Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2)
- 3) Государственная система и функции (КЭ-3)
- 4) Квалифицированный технический персонал (КЭ-4)
- 5) Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации (КЭ-5)
- 6) Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению (КЭ-6)
- 7) Обязательства по надзору (КЭ-7)
- 8) Разрешение проблем безопасности полётов (КЭ-8)

§ 1. Государственная программа по безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана.

2. Требования, содержащиеся в Правилах, применимы к функциям по управлению безопасностью полётов, относящимся к безопасной эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающим такую эксплуатацию.

Примечание 1. Правила не подразумевают, что на полномочный орган в области гражданской авиации (далее - Полномочный орган) переносятся обязанности поставщика авиационного обслуживания или эксплуатанта. Это относится к функциям, связанным с безопасной эксплуатацией воздушных судов или напрямую её обеспечивающим.

Примечание 2. Основные принципы управления безопасностью полётов, применяемые к процессу медицинского заключения в отношении обладателей свидетельств, содержатся в нормативно-правовых документах по авиационной медицине в гражданской авиации Туркменистана. В Туркменистане в области гражданской авиации принимается ГосПБП гражданской авиации для управления безопасностью полётов в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полётов гражданской авиации.

3. Агентство во взаимодействии с АГАТ принимают и осуществляют внедрение ГосПБП гражданской авиации Туркменистана.

4. В соответствии с утверждённым Перечнем, Туркменистан делегировал Межгосударственному Авиационному Комитету (далее - МАК) функции в области гражданской авиации и использования воздушного пространства.

Примечание. АГАТ сохраняет ответственность за функции и виды деятельности по управлению безопасностью полётов, переданные в соответствии с Перечнем МАК.

§ 2. Государственная политика, цели и ресурсы для обеспечения безопасности полётов.

5. Основное авиационное законодательство. В Туркменистане воздушное законодательство основывается на Конституции, Воздушном Кодексе и иных нормативных правовых актах Туркменистана.

Все нормативные правовые акты Туркменистана, регулирующие отношения в сфере авиации, подлежат приведению в соответствие с Воздушным кодексом Туркменистана.

В соответствии с Воздушным кодексом Туркменистана, в целях проведения инспектирования деятельности в области деятельности гражданской авиации, инспекторские органы имеют право неограниченного доступа к объектам и средствам гражданской авиации. Требования должностных лиц инспекторских служб, предъявляемые в связи с проведением проверок, являются обязательными для исполнения юридическими или физическими лицами.

6. Конкретные правила эксплуатации. Все авиационные нормативные акты в Туркменистане должны составляться с использованием юридической терминологии. При этом они должны быть написаны таким образом, чтобы ими мог пользоваться персонал полномочного органа по выдаче свидетельств, разрешений и сертификации при выполнении своей повседневной деятельности, а также широкие слои общества, которым необходимо знать, что следует сделать для приобретения права на получение конкретного свидетельства, сертификата или другого предписанного разрешения. В любом случае нормативные акты должны как минимум соответствовать Стандартам соответствующих Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации (далее Конвенция) и по крайней мере содержать требования, регламентирующие выдачу или признание силы свидетельств, квалификационных отметок, сертификатов и разрешений в зависимости от конкретного случая. АГАТ разрабатывает и утверждает в установленном порядке Государственные авиационные правила гражданской авиации Туркменистана (далее - ГАПГАТ), руководства, порядок и инструкции. В целях обеспечения безопасности полётов могут также выпускаться циркуляры, директивы, бюллетени, предписания, требования, указания и распоряжения. Правила и другие нормативно-правовые документы должны периодически пересматриваться с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали характеру деятельности. Руководящие документы разработанные (одобренные) и утверждённые Агентством и/или АГАТ на основе Законов и Кодексов Туркменистана, а также на основе положений международных договоров, участником которых является Туркменистан, имеет юридическую силу.

7. Государственная система и функции. В соответствии с статьей 7 часть 2 Воздушного кодекса Туркменистана уполномоченными органами в области деятельности гражданской авиации являются Агентство и подведомственное ему АГАТ.

8. Агентство устанавливает политику и цели в области безопасности полётов, которые способствуют формированию позитивной культуры безопасности полётов в гражданской авиации.

9. В положении об АГАТ прописаны функции и цели для регулирования и выполнения своих обязанностей по управлению безопасностью полётов.

10. Для эффективного выполнения своих обязанностей, АГАТ должна быть организована и укомплектована квалифицированным техническим персоналом, способным выполнять широкий круг технических обязанностей, связанных с контролем за обеспечением безопасности полётов. Условия работы и вознаграждения персонала должны соответствовать их образованию, техническим знаниям и опыту и быть сопоставимы с условиями персонала эксплуатанта, деятельность которых они будут проверять или контролировать.

11. Персонал АГАТ, уполномоченный вести надзор или выполнять функции контроля за обеспечением безопасности полётов должен обладать соответствующими удостоверениями, идентифицирующими его как экспертов имеющих право беспрепятственного доступа к инспектируемым воздушным судам, документам, аэродромам, другим службам и соответствующим средствам, а также к местам ограниченного доступа, связанным с гражданской авиацией.

12. АГАТ обеспечивает предоставление персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полётов, инструктивных материалов, в котором рассматриваются вопросы этики, умения вести себя и предупреждения фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей. Более подробная информация указана в части 16 настоящих Правил.

13. АГАТ использует методику для определения своих штатных потребностей в отношении персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полётов.

14. Квалифицированный технический персонал. Задачи, связанные с контролем за обеспечением безопасности полётов, включают в себя проведение инспекций, анализ и вмешательство с целью обеспечения соблюдения требований нормативных правил. С этой целью требуется привлечение высококвалифицированного персонала. Инспектора АГАТ должны обладать квалификацией и опытом не менее специалистов, являющихся объектом инспекции или надзора. В АГАТ установлены минимальные требования к квалификации персонала, осуществляющего функции надзора в области безопасности полётов, и предусмотрены начальная (в том числе периодическая) подготовка и переподготовка для поддержания и повышения его квалификации.

15. АГАТ ведёт систему учёта подготовки своего технического персонала.

16. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полётов информации. Эффективность системы надзора за обеспечением безопасности полётов и соблюдение национальных и международных стандартов должны обеспечиваться инструктивным материалом, дающим инспекторам АГАТ указания о том, как выполнять свои конкретные функции. АГАТ разрабатывает и утверждает

инструктивный материал для оказания помощи своим инспекторам в соблюдении правил, процедур и практики. Этот материал включает информацию о том, как следует обрабатывать заявки на выдачу свидетельства, квалификационной отметки, сертификата или разрешения, оценивать заявления, указанные в заявке, и оценивать опыт. Инспекторам и сотрудникам АГАТ для эффективного выполнения своих задач предоставляются транспортные средства, служебные помещения, средства телефонной и другой связи, включая доступ к интернету.

17. АГАТ разрабатывает и утверждает в установленном порядке технический инструктивный материал по выполнению соответствующих правил.

§ 3. Управление рисками для безопасности полётов на государственном уровне.

18. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и (или) утверждению. В соответствии с требованиями Конвенции АГАТ выдаёт сертификаты и свидетельства воздушным судам, организациям и персоналу, участвующим в международной аэронавигации. АГАТ также признает выданные другими Договаривающимися государствами сертификаты и свидетельства.

В АГАТ деятельность, связанная с выдачей свидетельств авиационному персоналу, возложена на Отдел выдачи свидетельств. Ниже перечислены основные функции отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу:

а) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к подготовке авиационного персонала и выдаче свидетельств;

б) оценка и утверждение заявок на получение свидетельств и квалификационных отметок и выдача свидетельств и квалификационных отметок;

в) применение результатов медицинского освидетельствования состояния здоровья, относящихся к требованиям при выдаче свидетельств;

г) признание силы свидетельств и квалификационных отметок, выданных другим Договаривающимся государством;

д) утверждение, назначение и надзор за деятельностью отдельных лиц или организаций, делегированных для выполнения конкретных задач от имени отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу.

Деятельность, связанная с сертификацией на право производства полётов, постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта, а также обеспечения выполнения требуемых стандартов эксплуатации регулируется в АГАТ Отделом производства полетов. К основным функциям отдела относятся:

а) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к производству полётов воздушных судов;

б) сертификация и утверждение первоначальных заявок эксплуатантов воздушных судов и выдача сертификата эксплуатанта (СЭ);

в) постоянное инспектирование и надзор за деятельностью сертифицированных эксплуатантов воздушных судов;

г) утверждение, назначение и надзор за деятельностью отдельных лиц или организаций, делегированных для выполнения конкретных задач.

Отдел лётной годности воздушных судов АГАТ осуществляет выдачу и признание силы сертификатов лётной годности воздушных судов.

К основным функциям отдела лётной годности относятся:

а) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к лётной годности воздушных судов;

б) сертификация и утверждение первоначальных заявок эксплуатантов воздушных судов (аспекты лётной годности);

в) постоянное инспектирование и надзор за деятельностью сертифицированных эксплуатантов воздушных судов (аспекты лётной годности);

г) выдача, возобновление и последующее признание силы сертификата лётной годности;

д) утверждение модификаций и их обязательная проверка;

е) утверждение и последующее инспектирование утверждённых организаций по техническому обслуживанию воздушных судов (АМО);

ж) утверждение СЭ и последующая инспекционная проверка аспектов технического обслуживания;

з) отслеживание и контроль за обязательной информацией о сохранении лётной годности.

Отдел Аэродромы АГАТ осуществляет выдачу сертификатов годности к эксплуатации гражданских аэродромов Туркменистана.

К основным функциям отдела Аэродромы относятся:

а) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к эксплуатации гражданских аэродромов Туркменистана;

б) инспектирование и надзор за деятельностью сертифицированных аэродромов касательно аэродромного обеспечения, электро-светотехнического обеспечения полётов, обеспечения горюче смазочных материалов, обеспечения спец автотранспортом;

в) составление планов проведения плановых и внеплановых инспекторских проверок аэродромов гражданской авиации Туркменистана;

г) учёт временных и постоянных аэродромов (вертодромов);

д) ведение реестра аэродромов гражданской авиации Туркменистана.

Отдел Аэронавигации АГАТ осуществляет надзор, связанный с предоставлением обслуживания ANS, предоставлением аэронавигационной информации (AIS) и аэронавигационных карт.

К основным функциям отдела Аэронавигации входит:

а) контроль и согласование внесения изменений и дополнений в AIP Туркменистана в области аэронавигации;

б) организация и осуществление надзора за соблюдением действующих в Туркменистане нормативных актов в сфере Аэронавигации;

в) разработка проектов и/или согласование нормативных правовых актов в сфере аэронавигации;

г) разработка совместно с заинтересованными органами и подготовка к утверждению перечня воздушных трасс, внутренних воздушных линий, маршрутов ОВД, зон и районов УВД, запретных, опасных и зон с ограничением полётов;

д) составление планов проведения плановых инспекторских проверок Международных аэропортов Туркменистана;

е) участие в расследовании авиационных происшествий, инцидентов, чрезвычайных происшествий с воздушными судами на территории Туркменистана и за её пределами;

ж) согласование строительных объектов, эксплуатация и высота которых, представляет угрозу для безопасности полётов;

з) доводят до поставщиков аэронавигационного обслуживания требований ИКАО к нормативно-технической документации, регламентирующей деятельность в сфере Аэронавигации.

19. Обязательства в отношении системы управления безопасностью полётов. АГАТ требует внедрения СУБП следующими поставщиками обслуживания:

1) утверждёнными учебными организациями, которые подвержены воздействию рисков для безопасности полётов, связанных с выполнением полётов воздушных судов в ходе предоставления ими своих услуг;

2) эксплуатантами самолётов или вертолётов;

Примечание. В том случае, когда деятельность по техническому обслуживанию проводится неутверждённой организацией по техническому обслуживанию в соответствии с п. 8.7 части I ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Самолёты», а по эквивалентной системе, предусмотренной в п. 8.1.2 части I ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Самолёты» или п. 6.1.2 раздела II части III ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты», эта деятельность относится к сфере применения СУБП эксплуатанта;

3) утверждёнными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги эксплуатантам самолётов или вертолётов, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки;

4) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов;

5) поставщиками обслуживания (управления) воздушного движения (ОВД);

6) эксплуатантами сертифицированных аэродромов в соответствии с ГАПГАТ Аэродромы.

Примечание. Дополнительные положения, касающиеся внедрения СУБП поставщиками обслуживания, содержатся в главе III настоящих Правил.

20. АГАТ устанавливает критерии внедрения СУБП эксплуатантами тяжёлых или турбореактивных самолётов международной авиации общего

назначения согласно главе III части II ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Авиация общего назначения».

Примечание. Дополнительные положения, касающиеся внедрения СУБП эксплуатантами международной авиации общего назначения, содержатся в главе III настоящих Правил.

21. Установленные государством регистрации согласно части 16 главы II Настоящих Правил критерии учитывают концептуальные рамки и элементы СУБП, содержащиеся в Добавлении 1 Настоящих Правил.

Примечание. Инструктивный материал по установлению критериев внедрения СУБП эксплуатантами международной авиации общего назначения, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

22. **Расследование авиационных событий.** В целях содействия управлению безопасностью полётов в ГАПГАТ РАС установлен порядок проведения расследования авиационных событий.

23. **Выявление источников опасности и оценка рисков для безопасности полётов.** АГАТ создаёт и осуществляет процесс выявления источников опасности из собранных данных о безопасности полётов.

Примечание 1. Дополнительная информация о сборе и анализе данных о безопасности полётов и совместном использовании информации о безопасности полётов и обмене ею содержится в главе IV настоящих Правил.

Примечание 2. Дополнительная информация для выявления источников опасности и проблем в области безопасности полётов, на которых могут основываться превентивные меры, может содержаться в заключительных докладах об авиационных происшествиях и инцидентах.

24. АГАТ осуществляет процесс оценки рисков для безопасности полетов в соответствии с положениями Doc. 9859 (РУБП) ИКАО.

25. **Управление рисками для безопасности полётов.** АГАТ применяет механизмы разрешения проблем безопасности полётов используя документально оформленный процесс для принятия соответствующих действий, включая правоприменительные меры, в целях разрешения выявленных проблем безопасности полётов.

26. АГАТ обеспечивает своевременное разрешение выявленных проблем безопасности полётов путем тех механизмов (систем), в рамках которой контролируется и регистрируется достигнутый прогресс, включая действия, предпринятые лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, по разрешению этих проблем.

Примечание 1. Действия, предпринимаемые при управлении рисками для безопасности полётов, могут включать: принятие риска, уменьшение уровня риска, избежание риска или перевод риска.

Примечание 2. Часто в основе рисков для безопасности полётов и проблем в области безопасности полётов лежат факторы, которые необходимо подвергать тщательной оценке.

§ 4. Обеспечение безопасности полётов на государственном уровне.

27. **Обязательства по надзору.** АГАТ вводит документально оформленные процессы путём подготовки и планирования инспекций, проверок и мер непрерывного мониторинга, позволяющих с проактивных позиций убедиться в том, что обладатели авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений и утверждений продолжают отвечать установленным требованиям. Сюда входит надзор за назначенным полномочным органом персоналом, осуществляющим от его имени функции контроля за обеспечением безопасности полётов.

Примечание. При осуществлении надзора за поставщиком обслуживания учитывается эффективность обеспечения безопасности полётов, а также масштабы деятельности и сложность предоставляемых им авиационных продуктов или услуг.

28. АГАТ на основании результатов надзорных мероприятий и оценки рисков определяет очерёдность инспекций, проверок (обследований) в наиболее проблемных с точки зрения безопасности полётов или требующих дополнительной проверки областях.

29. Для большей эффективности, АГАТ следует периодически пересматривать показатели эффективности обеспечения безопасности полётов конкретного поставщика обслуживания.

30. **Эффективность обеспечения безопасности полётов на государственном уровне.** В ГосПБП установлен приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полётов.

Примечание 1. Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полётов для Туркменистана может быть, достигнут путём внедрения и осуществления ГосПБП, а также показателей и целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полётов, демонстрирующих, что управление безопасностью полётов осуществляется эффективно на основе реализации существующих ГАПГАТ, относящихся к безопасности полётов.

Примечание 2. Инструктивный материал по установлению показателей и целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полётов, а также приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полётов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

31. АГАТ разрабатывает и осуществляет процесс, обеспечивающий оценку эффективности предпринятых действий по управлению рисками для безопасности полётов и решению проблем в области безопасности полётов.

Примечание. Результаты оценок состояния безопасности полётов могут быть использованы для установления очерёдности действий по управлению рисками для безопасности полётов.

32. Полномочный орган в области гражданской авиации оценивает эффективность ГосПБП в целях поддержания или постоянного повышения общего уровня эффективности обеспечения безопасности полётов.

§ 5. Популяризация вопросов безопасности полётов на государственном уровне.

33. Внутренний обмен информацией о безопасности полётов и её распространение. АГАТ способствует повышению осведомлённости и совместному использованию информации о безопасности полётов и обмена ею для обеспечения в рамках авиационных организаций Туркменистана формирования позитивной культуры в области безопасности полётов, которая содействует функционированию эффективной ГосПБП.

34. Внешний обмен информацией о безопасности полётов и её распространение. АГАТ способствует повышению осведомлённости о безопасности полётов и совместному использованию информации о безопасности полётов и обмену ею в рамках авиационного сообщества в целях содействия поддержанию и повышению уровня безопасности полётов и формирования позитивной культуры безопасности полётов.

Примечание 1. Более подробно вопрос совместного использования информации о безопасности полётов и обмена ею рассматривается в §4 главы IV Настоящих Правил.

Примечание 2. Повышение осведомлённости о безопасности полётов может включать определение доступных видов подготовки в области безопасности полётов для авиационного сообщества.

ГЛАВА III. Система управления безопасностью полётов.

Примечание. Инструктивный материал по внедрению СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Дос 9859).

§ 1. Общие положения.

35. СУБП поставщика обслуживания:

1) создаётся в соответствии с элементами концептуальных рамок, содержащимися в Добавлении 1 настоящих Правил;

2) соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг.

36. АГАТ обеспечивает разработку поставщиком обслуживания плана, способствующего внедрению СУБП.

37. СУБП утверждённой учебной организации, согласно ГАПТ Выдача свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана, которая подвержена воздействию рисков для безопасности полётов, связанных с выполнением полётов воздушных судов в ходе предоставления своих услуг, подлежит согласованию с АГАТ, как ответственным за утверждение учебной организации.

38. СУБП сертифицированного эксплуатанта самолётов или вертолёт, имеющего разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок, подлежит согласованию с АГАТ.

Примечание. В том случае, когда деятельность по техническому обслуживанию проводится не утверждённой организацией по техническому обслуживанию в соответствии с частью 8.7 части I ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Самолёты», а по эквивалентной системе, предусмотренной в части 8.1.2 части I ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Самолёты или части» 6.1.2 раздела II части III ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Вертолёты», эта деятельность относится к сфере применения СУБП эксплуатанта.

39. СУБП утверждённой организации по техническому обслуживанию, предоставляющей обслуживание эксплуатантам самолётов или вертолёт, выполняющим международные коммерческие авиаперевозки, подлежит согласованию с АГАТ, как с органом ответственным за утверждение такой организации.

40. СУБП организации, ответственной за конструкцию типа воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, подлежит согласованию с государством разработчика.

41. СУБП организации, ответственной за изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, подлежит согласованию с государством-изготовителем.

42. СУБП поставщика ОВД, подлежит согласованию с АГАТ, как с органом ответственным за назначение такого поставщика обслуживания.

43. СУБП эксплуатанта сертифицированного аэродрома, подлежит согласованию с АГАТ, как с органом ответственным за сертификацию такого аэродрома.

§ 2. Международная авиация общего назначения – самолёты.

Примечание. Инструктивный материал относительно внедрения СУБП для международной авиации общего назначения содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Дос 9859) и отраслевых нормах и правилах.

44. СУБП эксплуатанта международной авиации общего назначения, выполняющего полёты тяжёлых или турбореактивных самолётов согласно Главе 3.1 раздела 2 части II ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов. Авиация общего назначения», соответствует масштабам и сложности полётов и отвечает установленным АГАТ критериям.

Глава IV. Сбор, анализ, защита, совместное использование данных и информации о безопасности полётов и обмен ими.

Примечание. Цель положений настоящей главы – обеспечить постоянный доступ к данным и информации о безопасности полётов в целях содействия деятельности по управлению безопасностью полётов.

§ 1. Системы сбора и обработки данных о безопасности полётов.

45. АГАТ создаёт систему сбора и обработки данных о безопасности полётов (далее - ССОДБП) в целях обеспечения сбора, хранения, агрегирования и анализа данных и информации о безопасности полётов. ССОДБП означает системы обработки и представления данных, базы данных о безопасности полётов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая, в частности:

1) данные и информацию, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов;

2) данные и информацию, относящиеся к расследованиям в области безопасности полётов, проводимым государственными полномочными органами или поставщиками авиационного обслуживания;

3) системы обязательного представления данных о безопасности полётов, указанные в части 45 настоящих Правил;

4) системы добровольного представления данных, указанные в части 46 настоящих Правил;

5) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных, предусмотренные главой 3 части I ГАПТ-6, и неавтоматизированные системы сбора данных.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся ССОДБП, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 2. Термин "база данных о безопасности полётов" может означать одну или несколько баз данных.

Примечание 3. ССОДБП может включать информацию от государства, отрасли и общедоступных источников, и используемые в ней методы сбора данных и информации о безопасности полётов могут основываться на реагирующих и проактивных методах.

Примечание 4. Положения, касающиеся представления данных о безопасности полётов в конкретных секторах также содержатся в других Государственных авиационных правилах Туркменистана, PANS и SURPS. Комплексный подход к сбору и анализу данных и информации о безопасности полётов из всех источников обеспечивает общепризнанные выгоды для эффективного внедрения ГосПБП.

46. АГАТ создаёт систему обязательного представления данных о безопасности полётов, которая включает представление данных об инцидентах.

47. АГАТ создаёт систему добровольного представления данных о безопасности полётов для сбора и анализа данных и информации о безопасности полётов, которые не фиксируются в рамках системы обязательного представления данных о безопасности полётов.

§ 2. Анализ данных и информации о безопасности полётов.

48. АГАТ вводит и осуществляет процесс для анализа данных и информации о безопасности полётов, получаемых из ССОДБП и соответствующих баз данных о безопасности полётов.

Примечание 1. Целью осуществляемого анализа данных и информации о безопасности полётов является выявление систематических и охватывающих всю деятельность опасностей, которые иным образом могут быть не выявлены с помощью процессов для анализа данных о безопасности полётов, осуществляемых отдельными поставщиками обслуживания и эксплуатантами.

Примечание 2. Этот процесс может включать прогностические методы анализа данных о безопасности полётов.

§ 3. Защита данных и информации о безопасности полётов.

49. АГАТ обеспечивает защиту данных и информации о безопасности полётов, полученных из систем добровольного представления данных о безопасности полётов и соответствующих источников согласно Добавлению 3 настоящих Правил.

Примечание. К источникам относятся отдельные лица и организации.

50. АГАТ должна распространять указанную в части 48 настоящих Правил защиту на данные и информацию о безопасности полётов, полученные из систем обязательного сбора данных о безопасности полётов и соответствующих источников.

51. Важнейшее значение для представления данных о безопасности полётов имеет создание для этого таких условий, при которых сотрудники и эксплуатационный персонал могут быть уверены в том, что за свои действия или упущения, обусловленные их подготовкой и опытом, они не понесут наказания.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся систем обязательного и добровольного представления данных о безопасности полётов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

52. С учётом частей 49 и 50 настоящих Правил АГАТ не предоставляет или использует данные, или информацию о безопасности полётов, собранные, хранящиеся или анализируемые в соответствии с §1 и §2 Главы IV настоящих Правил, в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полётов, за исключением случаев, когда компетентный полномочный орган определяет в соответствии с Добавлением 3 настоящих Правил, что применяется принцип освобождения.

53. Несмотря на часть 52 настоящих Правил разрешено использовать данные или информацию о безопасности полётов для принятия предупредительных, корректирующих мер или мер по устранению недостатков, которые необходимы для поддержания или повышения уровня безопасности полётов.

Примечание. Конкретное положение, призванное гарантировать отсутствие противоречия с требованиями в ГАПГАТ РАС о защите относящихся к расследованию записей, содержится в § 2 Добавления 2 настоящих Правил.

54. АГАТ принимает необходимые меры, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полётов, направленные на поощрение представления данных о безопасности полётов с помощью указанных в частях 46 и 47 настоящих Правил систем.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся позитивной культуры безопасности полётов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

55. АГАТ способствует и содействует представлению данных о безопасности полётов путём внесения по мере необходимости изменений в соответствующие законодательства, правила и политику.

§ 4. Совместное использование информации о безопасности полётов и обмен ею.

Примечание. Совместное использование означает передачу информации, а обмен означает передачу информации и получение таковой в ответ.

56. АГАТ при анализе информации, которая содержится в ССОДБП, выявляет вопросы, относящиеся к безопасности полётов и представляющие интерес для других государств, незамедлительно, насколько это возможно, направляет такую информацию этим государствам. Прежде чем совместно использовать такую информацию, договаривающиеся государства согласовывают уровень защиты и условия, на которых информация о безопасности полётов будет использоваться. Уровень защиты и условия соответствуют Добавлению 2 настоящих Правил.

57. АГАТ поощряет создание сетей совместного использования информации о безопасности полётов или обмена ею среди всех пользователей авиационных систем и содействует совместному использованию и обмену информацией о безопасности полётов.

Примечание. Справочный материал, содержащий дополнительные сведения об обмене информацией о безопасности полётов, содержится в Кодексе поведения ИКАО в отношении обмена информацией о безопасности полётов и её использования, приведённом в Глобальном плане обеспечения безопасности полётов (Doc 10004).

Добавление 1. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полётов (СУБП).

Примечание 1. Инструктивный материал по реализации концептуальных рамок для СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Дос 9859).

Примечание 2. Взаимодействие поставщиков обслуживания с другими организациями может внести существенный вклад в обеспечение безопасности предоставляемых ими продуктов или услуг. Инструктивный материал по управлению взаимодействием в части, касающейся СУБП, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Дос 9859).

Примечание 3. В контексте настоящего Добавления в том, что касается поставщиков обслуживания, под "ответственностью" понимается "обязательство", которое делегировать нельзя, а под "обязанностями" – функции и виды деятельности, которые делегировать можно.

1. В настоящем Добавлении изложены концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП. Концептуальные рамки состоят из 4 компонентов и 12 элементов, отражающих минимальные требования к внедрению СУБП:

- 1) Политика и цели обеспечения безопасности полётов:
 - а) обязательства руководства.
 - б) иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полётов.
 - в) назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полётов.
 - г) координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
 - д) документация по СУБП.
- 2) Управление рисками для безопасности полётов:
 - а) выявление источников опасности.
 - б) оценка и уменьшение рисков для безопасности полётов.
- 3) Обеспечение безопасности полётов:
 - а) контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полётов.
 - б) осуществление изменений.
 - в) постоянное совершенствование СУБП.
- 4) Популяризация вопросов безопасности полётов:
 - а) подготовка кадров и обучение.
 - б) обмен информацией о безопасности полётов.

§ 1. Политика и цели обеспечения безопасности полётов.

2. Обязательства руководства. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полётов в соответствии с национальными требованиями, которые учитывают требования стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Политика в области обеспечения безопасности полётов:

1) отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полётов, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полётов;

2) содержит чёткое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полётов;

3) включает процедуры отчётности в области безопасности полётов;

4) чётко указывает, какие виды поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;

5) подписывается ответственным руководителем организации;

6) рассылается по всей организации с утверждающей надписью на видном месте;

7) пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

3. Поставщик обслуживания, надлежащим образом учитывая свою политику в области обеспечения безопасности полётов, определяет цели обеспечения безопасности полётов. Цели обеспечения безопасности полётов:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полётов и определения её показателей, как предусмотрено в части 13 Добавления 1 настоящих Правил;

2) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;

3) доводятся до сведения всей организации;

4) пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Примечание. Инструктивный материал по определению целей обеспечения безопасности полётов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

4. Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полётов. Поставщик обслуживания:

1) определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несёт ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП;

2) устанавливает чёткую иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность старших руководителей за безопасность полётов;

3) определяет обязанности всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности организации в области обеспечения безопасности полётов;

4) документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации, иерархию ответственности, обязанности и полномочия в области обеспечения безопасности полётов;

5) определяет уровень руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полётов.

5. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полётов. Поставщик обслуживания назначает руководителя, отвечающего за безопасность полётов и обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП.

Примечание. В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг обязанности по внедрению и поддержанию функционирования СУБП могут быть возложены на одно или нескольких лиц, выполняющих функцию руководителя службы обеспечения безопасности полётов, что может быть их единственной функцией или функцией, совмещённой с выполнением других служебных обязанностей, если при этом не возникает конфликта интересов.

6. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки. Поставщик обслуживания, от которого требуется создание и поддержание актуальности плана мероприятий на случай аварийной обстановки, обусловленной авиационным событием, связанным с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией в авиации, обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки с планами мероприятий на случай аварийной обстановки организаций, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих продуктов и услуг.

7. Документация по СУБП. Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет руководство по СУБП содержащую следующую информацию:

1) политику и цели в области обеспечения безопасности полётов;

2) требования к СУБП;

3) процессы и процедуры СУБП; и

4) иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП.

8. Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет документацию оперативного учёта по СУБП, являющееся частью документации по СУБП.

Примечание. В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных продуктов или услуг руководства по СУБП и документация оперативного учёта по СУБП могут представлять собой отдельные документы или являться составной частью других документов (или документации) организации, которые ведёт поставщик обслуживания.

§ 2. Управление рисками для безопасности полётов.

9. Выявление источников опасности. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления источников опасности, связанных с авиационными продуктами или услугами, которые он предоставляет.

10. Выявление источников опасности основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов.

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

Примечание. Этот процесс может включать прогностические методы анализа данных о безопасности полётов.

§ 3. Обеспечение безопасности полётов.

12. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полётов. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полётов и подтверждения действенности средств контроля рисков для безопасности полётов.

Примечание. Процесс внутреннего аудита является одним из средств контроля за соблюдением нормативных положений по безопасности полётов, являющимся основой, на которой строится СУБП, и оценки действенности этих мер контроля рисков для обеспечения безопасности полётов и эффективности СУБП. Инструктивный материал, касающийся масштабов процесса внутреннего аудита, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859).

13. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полётов устанавливается по отношению к показателям и целевым уровням эффективности обеспечения безопасности полётов в рамках СУБП в целях обеспечения выполнения задач организации в области безопасности полётов.

14. Осуществление изменений. Поставщик обслуживания разрабатывает и осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полётов, связанных с предоставляемыми им авиационными продуктами или услугами, определяет риски для безопасности полётов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками.

15. Постоянное совершенствование СУБП. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП.

§ 4. Популяризация вопросов безопасности полётов.

16. Подготовка кадров и обучение. Поставщик обслуживания разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полётов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

17. Рамки программы подготовки в области безопасности полётов должны соответствовать степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

18. Обмен информацией о безопасности полётов. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полётов, которые:

1) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объёме, соразмерном занимаемым ими должностям;

2) предоставляют важную с точки зрения безопасности полётов информацию;

3) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полётов;

4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полётов.

Добавление 2. Принципы защиты данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников.

Примечание 1. Защита данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников является важным элементом обеспечения постоянного доступа к ним, поскольку использование данных и информации о безопасности полётов в целях, не относящихся к поддержанию и (или) повышению уровня безопасности полётов, может затруднить получение таких данных и информации в будущем со значительными негативными последствиями для безопасности полётов.

Примечание 2. Ввиду того что существуют различные правовые системы, при составлении законодательных норм и правил, отражающих их политику и практику, необходимо использовать гибкий подход.

Примечание 3. Принципы, изложенные в настоящем Добавлении, призваны помочь устанавливать и принимать законодательные нормы, правила и политику для защиты данных и информации о безопасности полётов, поступающих из систем сбора и обработки данных о безопасности полётов (ССОДБП), а также соответствующих источников, с учётом требований надлежащего отправления правосудия и необходимых мер по поддержанию и (или) повышению уровня безопасности полётов.

Примечание 4. Цель заключается в обеспечении постоянного доступа к данным и информации о безопасности полётов путём ограничения их использования в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полётов.

§ 1. Общие принципы.

1. Посредством законодательства, правил и политики, направленных на защиту данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников, необходимо, чтобы АГАТ:

1) был обеспечен приемлемый баланс между необходимостью защиты данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников в целях поддержания или повышения уровня безопасности полётов и необходимостью осуществления соответствующего правосудия;

2) данные и информация о безопасности полётов и соответствующие источники были защищены в соответствии с Настоящим Добавлением;

3) были оговорены условия, при которых данные, информация о безопасности полётов и соответствующие источники подлежат защите;

4) данные и информация о безопасности полётов остались доступными в целях поддержания или повышения уровня безопасности полётов.

Примечание. Защита данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников не ставит целью вмешательство в процесс осуществления соответствующего правосудия или в процесс поддержания или повышения уровня безопасности полётов.

2. В том случае, когда согласно требованиям ГАПГАТ РАС назначается расследование, перечисленные в части 46 «Правил расследования авиационных событий» записи, относящиеся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, подлежат предусмотренным в указанной части мерам защиты, а не мерам защиты, обеспечиваемым настоящими Правилами.

§ 2. Принципы защиты.

3. АГАТ в соответствии с Политикой Туркменистана в области безопасности полётов гарантирует, что данные или информация о безопасности полётов не используются:

1) для проведения дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении сотрудников, эксплуатационного персонала или организаций;

2) для предания гласности; или

3) в любых целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полётов;

за исключением случаев, когда применяется принцип освобождения.

4. Необходимо обеспечивать защиту данных, информации о безопасности полётов и соответствующих источников, гарантируя, что:

1) защита определяется с учётом характера данных и информации о безопасности полётов;

2) для защиты данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников вводится официальная процедура;

3) данные и информация о безопасности полётов не будут использоваться в других целях, помимо тех, для которых они собирались;

4) при условии применения принципа освобождения для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства данные и информация о безопасности полётов будут использоваться лишь при наличии соответствующих официальных гарантий.

Примечание 1. Официальная процедура может предусматривать, чтобы любое лицо, заинтересованное в сообщении данных или информации о безопасности полётов, предоставляло обоснование для их раскрытия.

Примечание 2. Официальные гарантии включают правовые ограничения, такие как охранные судебные приказы, закрытые разбирательства, конфиденциальное внесудебное заседание и обезличение данных для использования или раскрытия информации о безопасности полётов в судебных или административных слушаниях дела.

§ 3. Принципы освобождения.

5. Освобождение от защиты данных и информации о безопасности полётов и соответствующих источников предоставляется только в тех случаях, когда АГАТ:

1) определяет, что имеются факты и обстоятельства, обоснованно свидетельствующие о том, что событие возможно вызвано действием или упущением, которое, согласно законодательству, представляет собой крайнюю халатность, преднамеренное нарушение или преступные действия;

2) в результате рассмотрения данных или информации о безопасности полётов приходит к выводу о том, что их раскрытие необходимо для надлежащего отправления правосудия и что важность их раскрытия превосходит те отрицательные последствия внутри Туркменистана и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для сбора и наличия данных и информации о безопасности полётов в будущем; или

3) в результате рассмотрения данных или информации о безопасности полётов приходит к выводу о том, что их раскрытие необходимо для поддержания или повышения уровня безопасности полётов и что важность их раскрытия превосходит те отрицательные последствия внутри Туркменистана и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для сбора и наличия данных и информации о безопасности полётов в будущем.

Примечание 1. При принятии указанного решения АГАТ принимает во внимание согласие источника данных и информации о безопасности полётов.

Примечание 2. Для различных обстоятельств могут быть назначены различные компетентные полномочные органы. К компетентным полномочным органам могут, в частности, относиться судебные органы или органы, на которые в ином случае возложены обязанности в области авиации, определённые в соответствии с законодательством Туркменистана.

§ 4. Раскрытие информации.

6. При разногласиях с законом о праве на информацию, в контексте запросов о раскрытии информации, в ГАПГАТ РАС установлены исключения, не позволяющие раскрытие информации, для гарантирования неприкосновенной конфиденциальности добровольно представленных данных и информации о безопасности полётов.

Примечание. Законодательные нормы, правила и политика, широко известные как законы о праве на информацию (свобода информации, открытые архивы или законы об открытом обсуждении всех государственных вопросов), позволяют предавать гласности информацию, находящуюся в ведении государства.

7. В тех случаях, когда раскрытие информации осуществляется в соответствии с §3 Добавления 2 настоящих Правил, гарантируется, то, что:

1) раскрытие соответствующих данных личного характера, содержащихся в данных и (или) информации о безопасности полётов, осуществляется в соответствии с нормами права, охраняющими неприкосновенность личной жизни; или

2) раскрытие данных и (или) информации о безопасности полётов осуществляется в обезличенной, краткой или сводной форме.

§ 5. Обязанности хранителя данных и информации о безопасности полётов.

8. Необходимо назначение в каждой ССОДБП хранителя информации, который обеспечивает защиту данных и информации о безопасности полётов в соответствии с применимыми положениями Настоящего Добавления.

Примечание. Хранитель информации может означать лицо или организацию.

§ 6. Защита зарегистрированных данных.

Примечание 1. Предусматриваемые законодательством Туркменистана записи окружающей обстановки на рабочем месте, например, записи бортовых речевых самописцев (CVR) или записи фоновых переговоров и звуковой обстановки на рабочих местах в диспетчерских пунктах, могут рассматриваться как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, которому не подвергаются специалисты других профессий.

Примечание 2. Положения о защите записей бортового самописца и записей, представляемых органами управления воздушным движением, в ходе расследований, проводимых в соответствии с ГАПГАТ РАС, содержатся в указанном документе. Положения о защите записи бортовых самописцев во время нормальных операций содержатся в ГАПГАТ «Эксплуатация воздушных судов».

9. В национальном законодательстве, в Государственных авиационных правилах и других документах предусматриваются конкретные меры защиты, касающиеся конфиденциальности и предания гласности записей окружающей обстановки на рабочем месте.

10. В национальном законодательстве, в Государственных авиационных правилах и других документах рассматривают записи окружающей обстановки на рабочем месте как конфиденциальные защищённые данные, подпадающие под действие принципов защиты и освобождения, указанных в Настоящем Добавлении.