

**Утверждено Постановлением
Президента Туркменистана
от 20.06.2025 года
№ 1405**

Государственная программа по безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана

Глава I. Введение

Государственная программа по безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана (далее – Программа) разработана в соответствии с Приложением 19 «Управление безопасностью полётов» к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года в городе Чикаго (далее – Конвенция) и в соответствии с Воздушным кодексом Туркменистана.

Целью настоящей Программы является достижение целевого уровня безопасности полётов в гражданской авиации Туркменистана и поддержание на этом либо более высоком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска.

Программой определяются основные положения государственной политики по управлению безопасностью полётами в области гражданской авиации, эффективному внедрению международных стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO далее - ИКАО), связанных с системой управления безопасностью полётов (далее СУБП). Программа детализирует трактовку определённых мер и действий по выполнению, содержащихся в приложениях 1–19 Конвенции стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, касающихся внедрения СУБП и выполнения локальных программ по обеспечению безопасности полётов.

Положения Программы распространяются на всех эксплуатантов воздушных судов (авиакомпаний) и сертифицированных аэродромов, сертифицированных учебных заведений, организации по техническому обслуживанию воздушных судов и обслуживанию воздушного движения (далее - поставщики обслуживания), а также на Агентство транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана (далее Агентство) и на агентство «Туркменховаёллары» (Администрация гражданской авиации Туркменистана, далее АГАТ).

Программа предназначена как прочная основа для создания эффективной системы безопасности полётов гражданской авиации, направленной на повышение уровня решения стоящих перед авиационной отраслью задач и приоритетов, создание процессов управления рисками для достижения высокого уровня безопасности полётов и непрерывного снижения количества авиационных событий.

В настоящей Программе используются нижеуказанные основные понятия:

1) **аспекты человеческого фактора** - принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учёта возможностей человека;

2) **аэродром** - определённый участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов;

3) **сертификат аэродрома** – сертификат, выдаваемый полномочным органом в области гражданской авиации на эксплуатацию аэродрома на основании установленных правил;

4) **руководство по аэродрому** - руководство, составляющее элемент обеспечения безопасности полётов в заявке на получение сертификата аэродрома и содержащее материал,

предусмотренный сертификационными требованиями государства, а также материал, предназначенный для использования эксплуатационным персоналом аэродрома при исполнении своих обязанностей;

5) **сборник аэронавигационной информации** - выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации;

6) **аэронавигационное обслуживание** - обслуживание воздушного движения на всех этапах полёта, включая организацию воздушного движения (ОрВД), связь, навигацию и наблюдение, метеорологическое обеспечение аэронавигации, поиск и спасание и услуги служб аэронавигационной информации;

7) **авиационное исследование** - изучение авиационной проблемы с целью определения возможных решений и выбора приемлемого решения без снижения уровня безопасности полётов;

8) **проверка** - систематический, независимый и документированный процесс получения свидетельств и объективного их оценивания с целью установления степени выполнения требований и критериев проверки;

9) **расследователь (авиационного происшествия или инцидента)** - лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручено участвовать в проведении расследования авиационных событий и контроле за ним;

10) **член экипажа** - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определённых обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полётного времени;

11) **средства защиты** - комплекс мер по уменьшению рисков, профилактические меры контроля и восстановительные меры, осуществляемые с целью недопущения реализации опасных факторов или их эскалации до нежелательных последствий;

12) **инспектор** - квалифицированное лицо, уполномоченное государством осуществлять надзорную деятельность в сфере гражданской авиации;

13) **надзор** - деятельность, в рамках которой государство путём проведения инспекций, проверок и других мероприятий 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) **инспекция** - выполняемая инспекторами гражданской авиации проверка определённых видов деятельности, продуктов или услуг обладателя (или заявителя на получение) авиационного свидетельства, сертификата, утверждения или разрешения с целью подтвердить соответствие требованиям в отношении свидетельства, сертификата, утверждения или разрешения, уже выданного (или выдаваемого) государством;

15) **воздушное судно (ВС)** - воздушным судном признаётся летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счёт его взаимодействия с воздухом, в отличие от взаимодействия с воздухом, отражённым от земной (водной) поверхности;

16) **государство регистрации ВС** - государство, в реестр гражданских воздушных судов которого занесено воздушное судно;

17) **воздушное движение** - все воздушные суда, находящиеся в полёте или движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

18) **опасность** - состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению;

19) **опасные грузы** - ядерные средства, ядовитые, отравляющие, взрывоопасные вещества, представляющие опасность для жизни и здоровья людей, а также для окружающей среды, перечень которых утверждается Президентом Туркменистана;

20) **поставщик обслуживания** - организация, предоставляющая авиационную продукцию и (или) услуги в

области авиации. Таким образом, этот термин охватывает утверждённые учебные организации, эксплуатантов воздушных судов, утверждённые организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других поставщиков аэронавигационного обслуживания и эксплуатантов аэропортов;

21) **уменьшение рисков** - процесс, включающий в себя средства защиты, профилактические меры контроля и восстановительные меры в целях уменьшения степени серьёзности и (или) вероятности прогнозируемых последствий реализации опасных факторов;

22) **член кабинного экипажа** - член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров, выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не является членом лётного экипажа;

23) **государство-изготовитель** - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна, двигателя или воздушного винта;

24) **сертифицированный аэродром** - аэродром, эксплуатанту которого выдан сертификат аэродрома;

25) **коммерческая воздушная перевозка** - полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму;

26) **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;

27) **данные о безопасности полётов** - определённый набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полётов и полученных из различных связанных с авиацией источников, используемый для поддержания или повышения уровня безопасности полётов.

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) предоставления отчётов в области безопасности полётов;
- в) представление данных о поддержании лётной годности;
- г) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- д) инспекции, проверки, обследования;
- е) исследования и обзоры состояния безопасности полётов.

28) информация о безопасности полётов - данные о безопасности полётов, обработанные, систематизированные или проанализированные в конкретном контексте с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полётов;

29) 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;

30) показатель эффективности обеспечения безопасности полётов - основанный на фактических данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полётов;

31) риск для безопасности полётов - предполагаемая вероятность и серьёзность последствий или результатов опасности;

32) государственная программа по безопасности полётов (ГосПБП) - комплекс правил и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полётов;

33) система управления безопасностью полётов (СУБП) - системный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры;

34) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полётов - планируемый или предполагаемый, государством или поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полётов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полётов;

35) цель в области безопасности полётов - краткая обобщённая формулировка достижений или желательного результата в области безопасности полётов, которых предполагается достичь посредством реализации государственной программы по безопасности полётов или внедрённой поставщиком обслуживания системы управления безопасностью полётов. Цели в области безопасности полётов формулируются исходя из главных рисков для безопасности полётов, существующих в организации, и их следует учитывать в ходе последующей разработки показателей и целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полётов;

36) член лётного экипажа - имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полётного времени;

37) 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;

38) эксплуатант - лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушного судна, аэродрома, сопутствующей авиационной деятельностью или предлагающее свои услуги в этой области;

39) сертификат эксплуатанта (СЭ) - сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определённые коммерческие воздушные перевозки;

40) государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если

эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта;

41) **система** - организованная структура с заданной целью, состоящая из взаимосвязанных и взаимозависимых элементов и компонентов, а также связанной с ними политики, процедур и практики, созданная в целях осуществления конкретной деятельности или решения проблемы;

42) **уполномоченное лицо** – лицо, уполномоченное руководителем гражданской авиации или другим должностным лицом равнозначного ранга действовать в соответствии с положением, определяющим его полномочия.

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

Глава II. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полётов

§ 1. Законодательные основы Туркменистана в области безопасности полётов

Туркменистан стремится установить надёжный и прогрессивный надзор за безопасностью полётов в соответствии с стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО. В частности, разработаны средства контроля за обеспечением безопасности полётов, которые соразмерны со степенью сложности авиационной деятельности в государстве. Туркменистан стремится к устранению пробелов в реализации стандартов и рекомендуемой практики ИКАО и усилению надзора за безопасностью полётов в целях снижения вероятности существующих и минимизации новых рисков для безопасности. В Программе сформулированы основные принципы управления безопасностью полётов в следующих сферах:

1) государственная политика и цели безопасности;

- 2) государственное управление рисками безопасности;
- 3) государственное обеспечение безопасности полётов;
- 4) повышение безопасности государства.

Деятельность гражданской авиации Туркменистана регламентируется Конституцией Туркменистана, постановлениями Меджлиса Туркменистана, Указами, Постановлениями и Распоряжениями Президента Туркменистана, Постановлениями Кабинета Министров Туркменистана, Государственными Авиационными Правилами Гражданской авиации Туркменистана (далее ГАПТ), а также стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

АГАТ разрабатывает, публикует и совершенствует ГАПТ. ГАПТ является составной частью государственных мероприятий по обеспечению приемлемого уровня безопасности полётов.

ГАПТ должны отвечать требованиям законодательства Туркменистана и основываться на стандартах и рекомендуемой практике ИКАО (соответствующих приложений к Конвенции). При наличии различий с требованиями стандартов и рекомендуемой практики ИКАО АГАТ в соответствии со статьёй 38 Конвенции уведомляет об этом ИКАО.

АГАТ своевременно вносит изменения и дополнения в ГАПТ путём систематической проверки и обновления требований для обеспечения их соответствия законодательству Туркменистана, стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Применение стандартов и рекомендуемой практики ИКАО на территории Туркменистана осуществляется путём принятия соответствующих нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации, внесения необходимых изменений и дополнений в них либо с указанием в них ссылок по применению конкретных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. 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.

Туркменистан в соответствии с стандартами и рекомендуемой практики ИКАО, изложенных в Приложении 15 «Службы аэронавигационной информации», публикует AIP, предназначенный для удовлетворения в международном масштабе потребностей в обмене долгосрочной аэронавигационной информацией, необходимой для обеспечения аэронавигации.

Метеорологическое обеспечение гражданской авиации Туркменистана и международной аэронавигации осуществляет уполномоченный государством метеорологический орган в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, изложенных в Приложении 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации», и Технического регламента Всемирной метеорологической организации.

В целях осуществления оперативного контроля за обеспечением безопасности полётов Агентство издаёт приказы, указания и предписания, обязательные для исполнения поставщиками обслуживания. Поставщики обслуживания несут юридическую ответственность за безопасность своей продукции и услуг. Они обязаны соблюдать установленные в Туркменистане правила безопасности полётов.

Поставщики обслуживания разрабатывают и утверждают в установленном порядке собственные документы, которые соответствуют требованиям нормативно-правовых актов Туркменистана. Разработанные документы распространяются только на эти организации.

Выполнение требований ГАПТ является обязательным. Однако, в исключительных случаях, отдельные требования могут не выполняться при условии, что эти отклонения компенсируются введением мероприятий, которые обеспечивают эквивалентный уровень безопасности полётов. В этих случаях заинтересованные поставщики обслуживания должны подготовить заключение об обеспечении эквивалентного уровня безопасности полётов, согласовать его в установленном порядке и опубликовать на общедоступных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, в сборниках

аэронавигационной информации или в документах по обеспечению безопасности полётов.

Агентство во взаимодействии с АГАТ составляет перечень нормативно-правовых и иных актов в сфере гражданской авиации Туркменистана и АГАТ публикует его на своём сайте в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

§ 2. Обязательства и ответственность государства в области безопасности полётов

Национальный план обеспечения безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана (НПБП) - это документ генерального планирования, содержащий стратегическое направление управления безопасностью полётов на определённый период времени. В этом плане перечисляются проблемы безопасности, определяются национальные показатели безопасности и цели безопасности, а также рассматриваются региональные инициативы по улучшению конкретных областей в авиационной отрасли. НПБП Туркменистана - это постоянно действующий документ, который требует пересмотра для включения и решения выявленных проблем безопасности из системы сообщений об авиационных событиях и данных из региональных изданий. Агентство во взаимодействии с АГАТ, обязуются обеспечивать актуальность НПБП Туркменистана, что является одним из средств обеспечения его эффективности.

НПБП является средством демонстрации приверженности осуществлению деятельности по повышению безопасности в государстве.

Политика Туркменистана в области безопасности полётов (далее Политика) представляет собой изложение принципов, процедур и методов СУБП, используемых для достижения желательных целей обеспечения безопасности полётов и устанавливает обязательства внедрения и постоянного совершенствования принципов безопасности полётов во всех аспектах своей деятельности поставщиков обслуживания. АГАТ разрабатывает измеримые и достижимые цели обеспечения

безопасности полётов, которые должны быть реализованы в масштабах отрасли гражданской авиации, во всех организациях.

Целью обеспечения безопасности полётов в гражданской авиации Туркменистана является деятельность, осуществляемая органами государственной власти Туркменистана, Агентства, АГАТ, поставщиками обслуживания и иным авиационным персоналом, другими юридическими и физическими лицами, направленная на предотвращение нанесения вреда жизни или здоровью граждан, государственному имуществу и окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц, способствующая безопасности полётов в международной авионавигации.

В Туркменистане в соответствии с Воздушным кодексом Агентство и АГАТ являются уполномоченными органами в области деятельности гражданской авиации Туркменистана.

Агентство во взаимодействии с АГАТ разрабатывает, внедряет и совершенствует стратегию СУБП и процессы, гарантирующие поддержание её приемлемого уровня в авиационной деятельности, соответствующего национальным и международным стандартам.

АГАТ разрабатывает, утверждает положения по управлению безопасностью полётов и внедряет их в деятельность гражданской авиации Туркменистана. На инспекторский персонал АГАТ возлагаются определённая ответственность и обязательства по развитию и разработке стратегии безопасности полётов и её выполнения.

Агентство осуществляет реализацию основных направлений государственной политики в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации в соответствии с международными и национальными требованиями, которые состоят из четырёх основных разделов, относящихся к управлению безопасностью полётов:

1) политика и цели в области обеспечения безопасности полётов:

Во всех управленческих системах должны содержаться правила и организационные структуры, которые необходимы для

достижения поставленных целей. Требования к наличию этих элементов лежат в основе функциональных элементов СУБП;

Политика и цели в области обеспечения безопасности полётов создают систему координат для СУБП, в соответствии с РУБП состоят из следующих элементов:

- а) обязательства и ответственность руководства;
- б) ответственность за безопасность полётов;
- в) назначение сотрудников, ответственных за безопасность полётов;
- г) документация СУБП;
- д) координация планирования мероприятий на случай аварийной ситуации.

2) управление факторами риска для безопасности полётов:

Элемент управления рисками, связанными с безопасностью полётов, присутствующий в СУБП, основан на модели процесса обеспечения системной безопасности полётов.

Цель управления факторами риска для безопасности полётов состоит в том, чтобы выявить опасные факторы, оценить соответствующие факторы риска и разработать надлежащие меры по их устранению или уменьшению степени влияния при предоставлении организацией услуг.

3) обеспечение безопасности полётов – поставщик обслуживания обеспечивает постоянный мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полётов для принятия своевременных мер в случае обнаружения отклонений;

4) содействие процессу обеспечения безопасности полётов.

Поставщик обслуживания пропагандирует безопасность полётов как базовую ценность на практике, содействует внедрению реальной культуры безопасности полётов. Содействие процессу обеспечения безопасности полётов обеспечивает необходимое знание предмета и подготовку сотрудников. Реализация этого процесса осуществляется путём подготовки и обучения персонала и обмена информацией о безопасности полётов.

§ 3. Государственные ресурсы в сфере обеспечения безопасности полётов

В рамках своей деятельности АГАТ предоставляет свои бюджетные планы, чтобы гарантировать, что Агентство выделяет достаточные финансовые ресурсы для решения ключевых проблем безопасного развития гражданской авиации Туркменистана. Эти финансовые ресурсы также включают в себя средства, полученные непосредственно за услуги, предоставленные АГАТ. Развитие гражданской авиации в Туркменистане также обеспечивается стабильным финансовыми доходами АГАТ.

Постепенное и устойчивое наращивание потенциала для поддержания роста гражданской авиации в Туркменистане, это непрерывный процесс, в ходе которого измеряются мощности и ресурсы, чтобы гарантировать, что АГАТ может выполнять свои обязанности эффективным и действенным образом. Эти возможности также поддерживаются на достаточной основе ежегодным бюджетом, необходимым для привлечения, повышение квалификации и переподготовка квалифицированных специалистов, и для независимости от поставщиков обслуживания при проведении аудитов и процедур постоянного надзора за безопасностью полётов, которые включены в годовой бюджет АГАТ.

§ 4. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

В соответствии с Воздушным кодексом Туркменистана каждое авиационное событие подлежит обязательному расследованию.

Целями расследования авиационного события являются установление причин авиационного события и принятие мер по предотвращению их в будущем, но не направленные на установление степени чьей-либо ответственности. Расследование авиационного события всегда ориентировано на эффективное снижение уровня риска и исключение повторения таких событий в будущем. По результатам расследования вырабатываются рекомендации по обеспечению безопасности полётов. Основное

внимание при расследовании авиационных происшествий и инцидентов должно быть направлено на обеспечение эффективного контроля за факторами риска.

Расследование авиационного события, связанного с многочисленными жертвами или повлёкшего тяжкие последствия, проводится Государственной комиссией, создаваемой Кабинетом Министров Туркменистана.

Расследование не серьёзных авиационных инцидентов проводятся комиссией, создаваемой поставщиками обслуживания. АГАТ осуществляет контроль за проведением расследования авиационных инцидентов.

В соответствии с Воздушным кодексом Туркменистана в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Туркменистана Комиссии по расследованию авиационного события предоставляются полная независимость и неограниченные полномочия.

Порядок организации и проведения расследования авиационных событий определяется в соответствии с Воздушным кодексом и нормативно-правовыми актами по расследованию авиационных событий с воздушными судами гражданской авиации Туркменистана.

Расследование авиационных событий проводится специалистами, прошедшими специальную подготовку и имеющими сертификат о успешном окончании.

Подготовка специалистов по расследованию авиационных событий состоит из начальной подготовки, переподготовки и повышения квалификаций кадров по расследованию авиационных событий.

Подготовка специалистов по расследованию у поставщиков обслуживания проводится в учебных заведениях по программе, утверждённой АГАТ, или в иностранных сертифицированных учебных заведениях одобренных в Туркменистане.

Для эффективного проведения анализа получаемой информации Агентство, АГАТ, эксплуатанты и поставщики обслуживания создают систему хранения информации об авиационных происшествиях, инцидентах и опасных факторах в

виде базы данных, доступ на внесение изменений, к которым строго ограничен.

§ 5. Оценка аспектов безопасности

Поставщики обслуживания производят оценку аспектов безопасности до осуществления каких-либо крупных изменений, потенциально затрагивающих безопасность полётов, для подтверждения того, что указанные изменения удовлетворяют приемлемому уровню безопасности. В структуре СУБП оценка аспектов безопасности является одним из механизмов своевременного выявления потенциально опасных факторов и контроля связанных с ними рисков.

Если в результате оценки выясняется, что анализируемая система не удовлетворяет критериям безопасности, поставщик обслуживания должен провести процесс уменьшения риска, предпринять необходимые действия модифицирования данной системы с тем, чтобы снизить уровень риска. Разработка мер по уменьшению уровня риска является неотъемлемой частью процесса оценки аспектов безопасности.

После завершения оценки аспектов безопасности её результаты должны быть утверждены руководителем поставщика обслуживания, который тем самым подтверждает, что оценка была выполнена надлежащим образом и что уровень риска является приемлемым. Для того, чтобы руководитель мог принять основанное на имеющейся информации решение по данному вопросу, результаты оценки должны быть задокументированы. Данная документация должна быть сохранена для подтверждения основания, использованного при принятии решения о приемлемости.

Поставщики обслуживания определяют, разрабатывают и утверждают:

- 1) порядок проведения оценки аспектов безопасности полётов и требования к времени проведения оценки;
- 2) критерии классификации риска применительно к выявленным опасным факторам;

3) критерии приемлемости, подлежащие использованию при оценке аспектов безопасности полётов;

4) требования к документации, методы хранения и распространения информации по аспектам безопасности полётов, полученной в ходе оценок.

§ 6. Анализ аспектов безопасности полётов

После сбора и регистрации данных по вопросам безопасности полётов посредством расследования авиационных событий, осуществления различных программ по выявлению опасных факторов, необходимо провести анализ аспектов безопасности. Отнесение информации к простой статистике без оценки её практической значимости для определения проблемы в данном случае является неприемлемым.

В связи с наличием значимой связи между анализом аспектов безопасности полётов и управлением безопасностью полётов Агентство организует проведение анализа данных об авиационных событиях и обмена информацией, касающейся безопасности полётов. В целях проведения анализа аспектов безопасности Агентство обеспечивает сбор, классификацию и сохранение относящихся к предмету анализа данных, выбирает и применяет аналитические методы и приёмы, подходящие для данного анализа, и рассматривает весь спектр соответствующей информации.

§ 7. Контроль за показателями безопасности полётов

Агентство, АГАТ и поставщики обслуживания контролируют информацию о достигнутых показателях безопасности выполняя следующие мероприятия:

1) проводят оценку показателей работы системы,

2) определяют состояние безопасности и при необходимости осуществляют требуемые изменения до тех пор, пока не будут достигнуты целевые уровни безопасности.

Основным элементом эффективного управления безопасностью полётов является официальная система надзора за

её обеспечением. Надзор за обеспечением безопасности полётов предусматривает проведение регулярного контроля всех аспектов деятельности поставщиков обслуживания.

Проверка состояния безопасности полётов является одним из главных методов осуществления функций надзора за показателями безопасности полётов и составляет основу деятельности в рамках СУБП. Проверка состояния безопасности осуществляется Агентством, АГАТ, а также уполномоченными специалистами внутри поставщиков обслуживания.

На государственном уровне надзор за обеспечением безопасности полётов является функцией Агентства и АГАТ, которую они осуществляют контроль за соблюдением установленных правил, нормативных положений, стандартов и процедур, что позволяет своевременно выявить опасные факторы, осуществить проверку эффективности предпринятых действий по обеспечению безопасности и оценку состояния безопасности полётов.

Эффективный надзор за обеспечением безопасности полётов осуществляется посредством сочетания следующих мер:

1) проведение инспекций без предварительного уведомления для выборочной проверки фактических показателей по различным аспектам национальной авиационной системы;

2) проведение официальных (плановых) инспекций;

3) противодействие практике несоблюдения нормативов с помощью мер, предусмотренных национальным законодательством;

4) мониторинг качества процессов, связанных с практикой выдачи всех видов свидетельств и сертификатов;

5) проведение официальных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов в авиакомпаниях или у поставщиков обслуживания, в том числе обслуживания воздушного движения (далее ОВД), сертифицированных организациях по техническому обслуживанию, учебных центрах, у эксплуатантов ВС и в аэропортах.

При проведении проверок по вопросам безопасности полётов задачами Агентства и АГАТ является осуществление надзора за

процедурами управления безопасностью, выполняемыми поставщиками обслуживания в целом.

Прежде чем выдать какое-либо свидетельство или разрешение, поставщик обслуживания предоставляет в Агентство и (или) АГАТ доказательства того, что требуемые международные и (или) национальные стандарты выполняются и что такая ситуация сохранится в течение всего срока действия свидетельства или разрешения. Агентство и (или) АГАТ определяет приемлемые средства демонстрации выполнения требований. Проверяемый поставщик обслуживания представляет документальные свидетельства о выполнении предъявляемых требований.

Поставщик обслуживания предоставляет в АГАТ доказательства того, что принятая у поставщика обслуживания СУБП основана на надёжных принципах и процедурах. У поставщиков обслуживания должна существовать система периодического пересмотра процедур, обеспечивающая на непрерывной основе соблюдение всех стандартов в области безопасности. АГАТ проводит оценку принятой поставщиком обслуживания методики выявления факторов риска и осуществления необходимых изменений.

АГАТ получает доказательства того, что поставщик обслуживания располагает соответствующим обученным персоналом, способным обеспечивать надлежащее функционирование СУБП. Вместе с подтверждением квалификации всего персонала, АГАТ оценивает способности сотрудников, занимающих ключевые должности. В случае краткосрочных недостатков в квалификации, поставщик обслуживания доказывает АГАТ, что у него имеется реальный план улучшения ситуации в возможно короткие сроки.

АГАТ получает доказательства того, что поставщиками обслуживания внедрена СУБП для гарантии того, что проблемы безопасности полётов решаются эффективно и что в целом поставщик обслуживания выполняет свои задачи в области безопасности полётов. Контроль за показателями безопасности полётов осуществляется поставщиками обслуживания. На этом

(корпоративном) уровне поставщик обслуживания должен обеспечить применение следующих мер:

1) регулярное проведение инспекционных проверок повседневной деятельности во всех областях, имеющих важное значение для безопасности полётов;

2) выборочное выяснение мнения работников путём проведения обследований в области безопасности полётов;

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

4) систематический сбор данных, отражающих фактические повседневные результаты;

5) выполнение постоянной программы оперативных проверок;

6) реализация в аэродромах, подразделениях и организациях системы обеспечения качества;

7) информирование всего заинтересованного персонала о показателях безопасности полётов.

Агентство во взаимодействие с АГАТ, разрабатывает и утверждает собственный инструктивный материал. В качестве основы для подготовки инструктивного материала может использоваться инструктивный материал ИКАО, который может быть адаптирован, с целью отражения государственного законодательства, организации и практики.

§ 8. Обеспечение мониторинга состояния безопасности полётов

АГАТ на регулярной основе должны проводиться проверки состояния безопасности полётов, которые гарантируют проверку каждой функциональной области в рамках существующего плана оценки общих результатов в области обеспечения безопасности полётов, который пересматривается ежегодно и предусматривает проверку всех поставщиков обслуживания через регулярные промежутки времени.

АГАТ должен быть разработан план проведения проверок состояния безопасности полётов. Проверки состояния

безопасности полётов предусматривают периодический подробный анализ показателей безопасности полётов, процедур и практики по всем подразделениям, на которые возложены обязанности по обеспечению безопасности полётов.

Персонал, назначенный руководителем АГАТ для проведения проверки состояния безопасности полётов, должен иметь квалификацию и подготовку в соответствующих областях для выполнения данной функции.

§ 9. Разработка руководства по управлению безопасностью полётов поставщиков обслуживания

В Руководстве по управлению безопасностью полётов поставщиков обслуживания должны быть отмечены аспекты СУБП, включая политику в области безопасности полётов, процедуры обеспечения безопасности полётов и обязанности отдельных сотрудников. В РУБП должно учитываться следующее:

- 1) процедуры контроля документации;
- 2) рамки СУБП;
- 3) политика в области безопасности полётов;
- 4) ответственность за обеспечение безопасности полётов;
- 5) схемы (в том числе критерии и соответствующие классификаторы) идентификации опасности;
- 6) контроль за показателями безопасности полётов;
- 7) оценка уровня безопасности полётов;
- 8) проверка состояния безопасности полётов;
- 9) информационное обеспечение безопасности полётов;
- 10) организационная структура в области безопасности полётов.

§ 10. Правоприменительная политика

Каждый аспект деятельности гражданской авиации регламентируется нормативно-правовыми актами Туркменистана.

Авиационный персонал, непосредственно связанный с обеспечением и выполнением полётов воздушных судов, допускается к профессиональной деятельности в гражданской авиации Туркменистана при наличии свидетельства (сертификата) на право осуществления такой деятельности и сертификата соответствия установленным требованиям по состоянию здоровья.

Эксплуатанты воздушных судов, аэродромы, организации по техническому обслуживанию воздушных судов и образовательные учреждения, осуществляющие подготовку авиационных специалистов, должны иметь в соответствии с установленными требованиями в гражданской авиации Туркменистана соответствующий сертификат.

Агентство и АГАТ имеют полномочия приостанавливать, прекращать, аннулировать действия выданных сертификатов и свидетельств в установленном законодательством порядке.

В зависимости от конкретных обстоятельств и в соответствии с государственным законодательством и процедурами деятельность по выдаче свидетельств должна включать, в частности, следующие функции:

1) утверждение курсов подготовки авиационных специалистов;

2) утверждение использования тренажёрных устройств и выдачу разрешений на их использование в целях получения опыта или демонстрации навыков, требуемых для выдачи свидетельства или квалификационной отметки;

3) утверждение, назначение и надзор за деятельностью отдельных лиц или организаций (включая членов врачебных комиссий), делегированных для выполнения конкретных задач от имени отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу;

4) рассмотрение и оценка заявлений на получение свидетельств и квалификационных отметок;

5) оценку годности по состоянию здоровья в соответствии с требованиями к выдаче свидетельств;

6) выдачу свидетельств и квалификационных отметок;

7) признание силы свидетельств и квалификационных отметок, выданных другими государствами - членами ИКАО.

Весь комплект документов по выдаче свидетельств или продлению срока квалификационных отметок действия должен носить конфиденциальный характер и включать всю корреспонденцию, заявки, оценки, экзаменационные результаты, медицинские заключения и другую документацию, относящуюся к выдаче свидетельств. Документы должны регистрироваться и храниться в установленном законодательстве порядке по хранению документов.

Выполнение требований законодательства по обеспечению безопасности гражданской авиации полётов является обязательным, за их нарушение персонал и поставщики обслуживания несут ответственность в установленном законодательством порядке.

Глава III. Управление рисками, связанными с безопасностью полётов на государственном уровне

§ 1. Управление факторами риска для безопасности полётов поставщиков обслуживания

Поставщики обслуживания осуществляют контроль факторов риска, который является неотъемлемой частью управления безопасностью полётов, позволяет достичь баланса между оценёнными уровнями риска и практически осуществимыми мерами по уменьшению риска и предусматривает логический процесс объективного анализа, особенно при оценке риска. Целью контроля факторов риска является сосредоточение усилий в области обеспечения безопасности на источниках опасности, представляющих наибольший риск.

В рамках компонента управления факторами риска для безопасности полётов с помощью анализа существующих баз данных, систематически выявляются опасные факторы, существующие в процессе предоставления продукции и услуг. Факторы опасности рассматриваются по трём основным компонентам: соблюдение нормативно - правовых актов, подготовка персонала, инфраструктура и её соответствие для предоставления продукции и услуг.

Контроль факторов риска должен включать следующие важнейшие элементы: выявление опасных факторов, оценка риска, приемлемость риска и его уменьшение. Процедура контроля факторов риска в равной степени применима к процессу принятия решений в рамках полномочий Агентства и АГАТ в области производства полётов, управления воздушным движением, технического обслуживания, управления аэропортом, а также в рамках полномочий Агентства и АГАТ. В рамках реализации процедуры выявления опасных факторов они могут быть распознаны либо в результате фактических авиационных событий, либо посредством проактивных методов, направленных на выявление источников опасности.

После подтверждения наличия опасного фактора поставщики обслуживания проводят анализ и оценивают его потенциальную возможность причинить вред или ущерб, в том числе оценивают степень:

1) вероятности того, что данный опасный фактор приведёт к возникновению авиационного события, вероятности неблагоприятных последствий при дальнейшем сохранении небезопасных условий;

2) зависимости данного фактора опасности от времени, поскольку в ряде случаев вероятность неблагоприятных последствий повышается при более длительном воздействии небезопасных условий.

От того, каким образом будет определена существующая проблема в области обеспечения безопасности полётов, зависит направление действий, которые будут предприняты поставщиками обслуживания для уменьшения или устранения опасного фактора. При этом должно быть учтено следующее:

1) поскольку в авиации лишь немногие опасные факторы поддаются надёжному анализу с использованием исключительно цифровых методов, результаты данных анализов могут быть дополнены качественными оценками посредством критического и логического анализа известных фактов и их взаимосвязей;

2) субъективность при проведении анализа (люди с различными исходными данными и опытом склонны рассматривать одни и те же факты под разными углами зрения).

На основе оценки уровня риска поставщики обслуживания должны установить приоритеты в ликвидации источников опасности. Это имеет критически важное значение в случае ограниченности ресурсов при принятии обоснованных решений о выделении этих ресурсов для контроля тех опасных факторов, которые представляют наибольший риск для поставщиков обслуживания.

Установление приоритета рисков требует наличия рациональной основы, позволяющей устанавливать приоритет одного фактора риска по отношению к другому. Для определения приемлемости или неприемлемости риска используются соответствующие критерии. Путём соизмерения вероятности неблагоприятного результата с потенциальной степенью тяжести этого результата факторы риска должны быть классифицированы в рамках матрицы оценки риска. При формировании матрицы оценки риска должно учитываться следующее:

1) серьёзность риска должна быть классифицирована как катастрофическая, опасная, значительная, незначительная или ничтожная с описанием каждой категории, в которой указывается потенциальная тяжесть последствий;

2) вероятность наступления события должна быть классифицирована с использованием 5 различных уровней качественных характеристик и с описанием каждой степени вероятности события;

3) степень риска присваивается в виде цифр, соответствующих относительной значимости каждого уровня тяжести последствий и вероятности.

После использования матрицы риска для присвоения степеней различным факторам риска цифровые значения должны быть разделены на диапазоны для того, чтобы классифицировать риски как приемлемые, контролируемые или неприемлемые.

Риск необходимо снижать до наименее возможного уровня. Это означает, что риск должен быть соизмерен с факторами времени, затрат и трудностей. В тех случаях, когда показатель приемлемости риска был отнесён к категории нежелательного или неприемлемого, поставщиками обслуживания должны быть

приняты меры контроля, при этом чем выше уровень риска, тем выше срочность таких мер.

Поставщик обслуживания создаёт систему информирования о факторах риска и обеспечивает устойчивое функционирование механизма адресной передачи любого сообщения о наличии, характере, форме, степени серьёзности или приемлемости каких-либо факторов риска. При этом должны быть учтены информационные потребности различных лиц (групп):

1) администрацию поставщиков обслуживания необходимо уведомлять обо всех факторах риска, способных причинить ущерб этому поставщику обслуживания;

2) лиц, подвергающихся воздействию выявленных факторов риска, необходимо уведомлять о степени серьёзности и вероятности таких событий;

3) лиц, которые выявили источник опасности, при наличии возможности необходимо информировать о предлагаемых мерах;

4) лиц, которых затрагивают какие-либо запланированные изменения, необходимо уведомлять как об источнике опасности, так и о мотивировке предпринятых действий;

5) заинтересованные стороны, которые могут оказать помощь тем, кто принимает решения об осуществлении действий по ликвидации факторов риска, если сведения о факторах риска сообщаются на раннем этапе, информировать объективно и понятно.

Поставщики обслуживания, при содействии Агентства и АГАТ располагают множеством ресурсов и инструментов, способствующих принятию мер популяризации вопросов безопасности полётов.

Обмен информацией может осуществляться посредством бюллетеней, публикаций на сайтах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, проведением специализированных совещаний и семинары. Агентство и АГАТ выполняют функцию внедрения адекватных каналов и средств популяризации вопросов безопасности полётов, которые, дадут лучшие результаты в деле формирования позитивной культуры обеспечения безопасности полётов в Туркменистане и в

конечном итоге приведут к эффективной программе безопасности полётов и повышению уровня безопасности полётов в гражданской авиации Туркменистана.

Сообщения, касающиеся аспектов безопасности, должны соответствовать фактам, предыдущим заявлениям руководства и информации от других полномочных органов и быть чётко сформулированы и понятны для участвующих сторон.

Для деятельности АГАТ актуальны методы контроля факторов риска во многих сферах, в том числе в сферах:

1) проведения политики, определяющей степень признания сертификационной документации другого государства;

2) определения процедур принятия решения в отношении варианта изменения нормативных документов, выбираемого из альтернативных рекомендаций;

3) установления приоритетов при принятии решения, определяющего те аспекты безопасности, которые требуют особого внимания при проведении проверок организации контроля за обеспечением безопасности;

4) установления процедур принятия решения в ходе инспекционной проверки производственной деятельности, когда критические ошибки обнаруживаются после окончания установленного рабочего времени.

АГАТ применяет методы контроля факторов риска в следующих ситуациях:

1) выдача сертификата эксплуатанта компании начинающей свою деятельность или осуществление надзора за быстро развивающейся компанией;

2) в случае слияния компаний;

3) в случаях, когда компании сталкиваются с угрозой банкротства или другими финансовыми трудностями;

4) в случаях, когда компании сталкиваются с серьёзными трудностями в отношениях между сотрудниками и администрацией;

5) при сертификации аэродромов;

6) при внедрении новых процедур, а также новых средств связи, навигации или наблюдения.

При организации контроля факторов риска АГАТ учитывает следующие факторы:

- 1) располагаемое время для принятия решения;
- 2) ресурсы для осуществления деятельности;
- 3) количество людей, связанных с фактором риска;
- 4) потенциальные последствия решения о принятии или непринятии каких-либо мер.

§ 2. Требования к системе управления безопасностью полётов поставщиков обслуживания в отношении обеспечения безопасности полётов

Поставщики обслуживания применяют системный подход к разработке политики, процедур и практики в области обеспечения безопасности полётов, для чего обеспечиваются соответствующее планирование и организационные мероприятия. Для оценки и подтверждения установления соответствия и эффективности практических мер, предпринимаемых поставщиками обслуживания в этой области, обеспечивается контроль за полученными результатами.

Создание СУБП должно быть инициировано решением руководителя поставщика обслуживания, в котором официально объявляются цели и политика поставщика обслуживания в этой области, а также степень приоритетности, которая придаётся вопросам безопасности. Обязательства менеджмента в области безопасности полётов должны быть официально изложены в заявлении поставщика обслуживания о политике в области обеспечения безопасности полётов. Данный документ должен отражать концепцию поставщика обслуживания в вопросах управления безопасностью полётов и стать основой, на которой строится её СУБП. При формировании политики в области безопасности полётов должны быть освещены следующие аспекты:

- 1) общая задача поставщика обслуживания в области безопасности полётов;

2) обязательство руководства в отношении обеспечения того, чтобы все аспекты эксплуатационной деятельности отвечали задаче достижения заданных уровней безопасности полётов;

3) обязательство со стороны поставщика обслуживания выделять необходимые ресурсы для эффективного обеспечения безопасности полётов;

4) обязательство со стороны поставщика обслуживания обеспечить высшую приоритетность вопросам поддержания заданного уровня безопасности полётов;

5) политика поставщика обслуживания в отношении ответственности и подотчётности по вопросам безопасности на всех структурных уровнях.

В процессе создания СУБП необходимо:

1) создание поставщиками обслуживания надлежащей структуры управления, распределение обязанностей и сфер ответственности, а также выделение необходимых ресурсов, соответствующих заявленным целям поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности.

2) должно быть обеспечено достаточное количество опытного персонала, необходимая и своевременная его подготовка, финансирование требуемого оборудования и других средств;

3) организация системы оповещения об авиационных событиях;

4) проведение оценки текущих возможностей поставщика обслуживания в области управления безопасностью, выявление недостатков в накопленном опыте управления безопасностью;

5) определение ресурсов, способных оказать содействие в разработке и внедрении СУБП;

6) проведение анализа существующих внутренних процедур расследования инцидентов, выявления опасных факторов, мониторинга показателей безопасности и другого;

7) организация процесса контроля факторов риска в том числе оценка аспектов безопасности полётов, отслеживание тенденций, представление данных об авиационных событиях, обзоры и проверки состояния безопасности полётов, оценки риска и уменьшение риска;

8) определение поставщиками обслуживания внутреннего механизма проведения расследования инцидентов на своём предприятии;

9) определение показателей безопасности полётов и установление целевых уровней безопасности для поставщиков обслуживания, которые должны учитывать размер, сложность организационной структуры, типы операций, ресурсную базу поставщика обслуживания и другое. При этом должны быть определены реальные сроки достижения поставленных задач по:

а) созданию системы делопроизводства в области управления безопасностью полётов;

б) созданию детального плана разработки и внедрению СУБП. В плане учитываются следующие аспекты: цели в области безопасности полётов, стратегия обеспечения безопасности полётов, методы и процессы управления безопасностью полётов, необходимые ресурсы и сроки, осуществление внутреннего надзора за безопасностью полётов и контроля за показателями безопасности.

В рамках Программы эксплуатантам в процессе выполнения полётов ВС необходимо внедрение одобренной АГАТ СУБП.

В СУБП эксплуатанта должны быть интегрированы мероприятия по обеспечению безопасности полётов, в том числе по:

1) организации внутренней системы сбора, систематизации и анализа информации об опасных факторах и инцидентах;

2) систематизации анализа полётных данных, основанной на отказе от штрафных санкций, программе профилактического характера по сбору и анализу данных, зарегистрированных в ходе регулярных полётов;

3) проверке безопасности полётов при производстве полётов эксплуатантами включающей в себя мониторинг текущей лётной работы в целях понимания ошибок человека при лётной работе для оценки степени защищённости линейного персонала от эксплуатационных рисков и ошибок, а также их предотвращения или исключения повторения этих рисков и ошибок;

4) обеспечению безопасности в пассажирском салоне, включающих в себя комплекс мер по обеспечению безопасности

в пассажирском салоне, предназначенный для сведения к минимуму рисков для лиц, находящихся на борту ВС, путём уменьшения или исключения потенциальных источников опасности для их здоровья.

В вопросах безопасности полётов при обслуживании воздушного движения АГАТ определяет приоритетность обеспечения системного подхода к организации управления безопасностью полётов в системе ОВД и реализации следующего многоуровневого механизма защиты, включающего:

- 1) критерии отбора и подготовки диспетчеров;
- 2) чётко определённые правила ОВД;
- 3) сотрудничество с международными организациями;
- 4) использование достижений технического прогресса;
- 5) постоянно действующую систему оценки, контроля и совершенствования знаний и практических навыков диспетчерского состава, совершенствование технических средств и процедур ОВД.

В СУБП органа по ОВД должны быть интегрированы следующие мероприятия по обеспечению безопасности полётов

- 1) организация системы обязательных донесений об авиационных событиях при ОВД;
- 2) организация системы добровольного представления данных о специфических ситуациях или условиях, которые создают угрозу возникновения авиационного события;
- 3) определение и классификация событий, связанных с ОВД и характеризующихся потенциальным риском;
- 4) мониторинг общих уровней безопасности полётов и выявление любых негативных тенденций, в том числе сбор и оценка данных о безопасности полётов, систематическое рассмотрение донесений об инцидентах и других связанных с безопасностью полётов материалов;
- 5) выявление негативных тенденций в работе систем, технических средств или устройств, приведённых в состояние оперативной готовности для применения пользователями воздушного пространства напрямую или используемых при организации воздушного движения, которые могут привести к

нежелательным последствиям с точки зрения безопасности полётов;

6) обзоры состояния безопасности полётов в подразделениях ОВД, включая аспекты регулирования, эксплуатационные и технические вопросы, вопросы освидетельствования, подготовки, повышения квалификации и переподготовки персонала, оценки состояния безопасности полётов при плановой реорганизации воздушного пространства, введении нового оборудования, систем или средств и новых или изменённых процедур ОВД, механизмы установления необходимости принятия мер, направленных на повышение безопасности полётов;

7) организация управления факторами риска - наличие системы выявления опасностей, оценки и анализа рисков, а также принятия эффективных мер для контроля факторов риска;

8) действия в аварийной обстановке, позволяющие продолжать обслуживание движения без дальнейшего снижения уровня безопасности полётов. Для принятия адекватных ответных мер каждый поставщик обслуживания имеет план мероприятий на случай аварийной обстановки;

9) процедуры проведения внутреннего расследования авиационных событий;

10) разработка и реализация программы мониторинга и наблюдения за деятельностью всех диспетчеров и вспомогательного персонала, а также за надёжностью и эксплуатационной готовностью оборудования;

11) проведение оценки аспектов безопасности полётов, соответствующей требованиям приложения 11 Конвенции и национальными авиационными правилами;

12) мероприятия, предусматривающие, что любые значительные изменения в системе ОВД, затрагивающие безопасность полётов, осуществляются только после того, как оценка аспектов безопасности подтвердила, что приемлемый уровень безопасности полётов будет сохранен.

Обеспечение безопасности операций применительно к аэропортам (аэродромам) включает два компонента:

1) функцию регулирования и надзора в сфере безопасности операций, которая всегда будет находиться в прямом ведении АГАТ;

2) функцию управления безопасностью операций, реализуемую в рамках СУБП и используемую эксплуатантом аэродрома.

Описание аэродромной СУБП является частью Руководства по аэродрому, представляемого на согласование в АГАТ в процессе сертификации аэродрома.

Вводимая поставщиком обслуживания СУБП должна содержать описание политики в области безопасности, структуры организации, обязанностей отдельных лиц и групп лиц в части обеспечения безопасности, порядка установления целевых показателей и внутренней системы анализа и проверок состояния безопасности для обеспечения осуществления операции в условиях контроля.

В рамках аэродромной СУБП поставщик обслуживания должен контролировать деятельность всех поставщиков услуг, арендаторов, подрядчиков и других организаций для обеспечения самой высокой степени безопасности и эффективности деятельности аэродрома.

Аэродромная СУБП должна обеспечить средства контроля за всеми опасными факторами, которые возникают в системе аэродрома или возникновению которых может способствовать какой-либо элемент системы аэродрома.

Безопасность полётов в существенной мере зависит от лётной годности ВС. Поэтому управление безопасностью в сфере технического обслуживания, ремонта ВС и капитального ремонта имеет принципиально важное значение для безопасности полётов. Организации по техническому обслуживанию ВС осуществляют подход к управлению безопасностью полётов, аналогичный подходу при производстве полётов и ОВД. Определённую специфику и дополнительные сложности при организации СУБП в процессе поддержания лётной годности ВС создаёт то, что деятельность по техническому обслуживанию ВС может осуществляться собственными силами или передаваться на подряд сертифицированным (признанным) организациям по

техническому обслуживанию, в результате чего работы могут проводиться далеко от основного места базирования.

Условия для отказов, обусловленных недостатками в техническом обслуживании, могут возникать задолго до фактического отказа. В отличие от лётных экипажей, реакция на ошибки которых поступает почти в реальном времени, персонал организации по техническому обслуживанию не получает обратной связи о своей работе до тех пор, пока не происходит отказ. В течение периода отсутствия информации персонал организации по техническому обслуживанию может продолжать создавать такие же скрытые опасные условия. В связи с этим системой технического обслуживания предусматривается комплекс защитных мер для общего укрепления системы, включающий многократное дублирование систем ВС. Данные защитные меры включают сертификацию организации по техническому обслуживанию, выдачу свидетельств персоналу, выпуск директив по лётной годности, разработку подробных стандартных эксплуатационных процедур, использование технологических карт, проверку исполнения работ, подпись ответственного лица по окончании работ, регистрацию выполненных работ.

Потенциальная опасность может возникать в связи с условиями, в которых часто производятся работы по техническому обслуживанию ВС. Эти условия состоят из условия организаций, условия на рабочем месте, аспекты работоспособности человека, имеющего отношение к техническому обслуживанию ВС.

§ 3. Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полётов поставщиков обслуживания

Надзор за внедрением и функционированием системы управления безопасностью полётов поставщиков обслуживания осуществляет АГАТ. Поставщики обслуживания согласовывают разработанную СУБП с АГАТ.

Целевой уровень безопасности полётов в гражданской авиации Туркменистана определяется в соответствии с методами

расчёта показателей безопасности, установленными в ГАПТ. В методах расчёта безопасности определяются следующие показатели (SPIs):

- 1) Комплексный показатель безопасности полётов;
- 2) Показатели для эксплуатантов воздушных судов;
- 3) Показатели для организаций по техническому обслуживанию;
- 4) Целевые показатели для эксплуатантов сертифицированных аэродромов;
- 5) Целевые показатели для ОВД.

Для комплексного показателя безопасности полётов уровни безопасности полёта определены как приемлемый уровень безопасности полётов, контролируемый уровень безопасности полётов и неприемлемый уровень безопасности полётов.

Степень опасности авиационных событий определяется экспертным путём и каждому событию присваивается свой коэффициент опасности:

N (ууп, сс, ас, кс) – количество авиационных событий, связанных с возникновением в полёте особых ситуаций, оценённых как УУП-усложнение условий в полёте (авиационный инцидент), СС-сложная ситуация (серьёзный авиационный инцидент), АС-аварийная ситуация (авиационное происшествие без человеческих жертв), КС-катастрофическая ситуация (авиационное происшествие с человеческими жертвами);

Установление целевых уровней безопасности для применения в СУБП не заменяет определённые законодательством Туркменистана требования и не освобождает эксплуатантов и поставщиков обслуживания от их обязательств, предусмотренных соответствующими национальными нормативными правовыми актами и положениями Конвенции.

Глава IV. Обеспечение безопасности полётов на государственном уровне

§ 1. Надзор за состоянием безопасности полётов в гражданской авиации Туркменистана

Государственный контроль и надзор в области использования воздушного пространства осуществляются в порядке, установленном законодательством Туркменистана.

Основным элементом эффективного управления безопасностью полётов является система надзора за её обеспечением, предусматривающая проведение постоянного надзора за соответствующими аспектами деятельности поставщиков обслуживания.

Надзор за обеспечением безопасности полётов демонстрирует соблюдение поставщиками обслуживания установленных в Туркменистане правил, нормативных положений, стандартов и процедур.

Государственный надзор за обеспечением безопасности полётов в гражданской авиации Туркменистана осуществляется Агентством и АГАТ посредством выполнения следующих мероприятий:

Агентством:

1) осуществление задач, связанных с совершенствованием законодательства для обеспечения эффективной деятельности ТРАА и её устойчивого развития, а также выполнение функций, предусмотренных Положением, в части организации, финансирования, уполномочивания и отчётности.

Со стороны АГАТ:

1) проведение плановых инспекций;

2) проведение инспекций без предварительного уведомления для выборочной проверки фактических показателей по различным аспектам деятельности авиационной системы;

3) выполнение процедур, связанных с выдачей свидетельства эксплуатанта воздушного судна, свидетельства авиационного персонала, сертификата соответствия аэродрома, утверждением (одобрением) организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, учебных центров, назначения врачебных

лётно-экспертных комиссий, сертификата лётной годности воздушного судна и других;

4) осуществление контроля за показателями безопасности полётов в различных секторах отрасли;

5) реагирование на случаи в организациях поставщиков обслуживания, влияющие на безопасность полётов (например: серьёзные трудовые конфликты, банкротство авиакомпаний, резкое расширение или сокращение объёмов работ и деятельности);

6) проведение проверок уровня организации контроля за обеспечением безопасности полётов в авиакомпаниях, органах обслуживания воздушного движения, организациях по техническому обслуживанию, учебных заведениях, аэродромах и аэропортах.

АГАТ разрабатывает, Агентство утверждает типовые программы надзора поставщиков обслуживания и технические инструкции для инспекторского состава АГАТ в целях контроля соблюдения ими национальных правил, процедур и практики при обеспечении безопасности полётов во всех функциональных областях.

АГАТ устанавливает минимальные требования к квалификации персонала, осуществляющего функции в области безопасности полётов, и предоставление надлежащей начальной подготовки, повышении квалификации и их переподготовки для поддержания и повышения его квалификации на желательном уровне. АГАТ внедряет систему учёта подготовки персонала, осуществляющего функции в области безопасности полётов.

АГАТ определяет профессиональные навыки, необходимые для внедрения Программы, учитывая относящиеся к Программе роли и обязанности своего персонала. Эти профессиональные навыки являются дополнительными к тем навыкам, которые необходимы для осуществления контроля за исполнением требований, могут быть приобретены путём подготовки имеющегося персонала или найма дополнительных сотрудников и включают, помимо прочего, следующее:

- 1) развитые управленческие навыки;
- 2) понимание рабочих процессов;

3) опыт и рассудительность, необходимые для оценки эффективности и результативности;

4) осуществление надзора, основанного на оценке риска для безопасности полётов;

5) сбор и анализ данных о безопасности полётов;

6) оценку и мониторинг эффективности обеспечения безопасности полётов;

7) деятельность по популяризации вопросов безопасности полётов.

Для эффективного осуществления надзора за обеспечением безопасности полётов Агентство и АГАТ укомплектовывается подготовленным персоналом, который по уровню образования и специальной подготовки должен быть не ниже инспектируемого персонала поставщиков обслуживания.

Условия и оплата труда персонала, деятельность которого связана с надзором за обеспечением безопасности полётов, должны соответствовать его образованию, квалификации и опыту и быть не ниже оплаты персонала, деятельность которого проверяется. Агентство и АГАТ принимают все необходимые меры, в части улучшения условий службы, для обеспечения найма и сохранения квалифицированного персонала, осуществляющего функции надзора за обеспечением безопасности полётов.

Агентство и АГАТ проводят обучение своего персонала, участвующего в надзоре за безопасностью полётов, а также обеспечивают профессиональную подготовку и поддержание квалификации инспекторского персонала в иностранных сертифицированных учебных заведениях одобренных в Туркменистане, а также учебных центрах ИКАО.

Инспекторский состав Агентства и АГАТ при осуществлении надзора за обеспечением безопасности полётов в пределах своей компетенции имеет право:

1) на беспрепятственный доступ, по предъявлению служебного удостоверения, к воздушным судам и объектам гражданской авиации, документации для её проверки, с соблюдением требований обеспечения авиационной безопасности;

2) выдавать проверяемым организациям поставщиков обслуживания предписания об устранении выявленных нарушений, угрожающих безопасности полётов;

3) приостанавливать действие свидетельства персоналов гражданской авиации Туркменистана, если их действия и уровень подготовки могут угрожать безопасности полётов, с информированием об этом их непосредственных руководителей;

4) задерживать вылет воздушного судна при нарушении требований, предъявляемых к воздушному судну, обязательным судовым документам, удостоверяющим государственную регистрацию и лётную годность воздушного судна;

5) вносить руководству предложения по приостановлению или аннулированию действующих сертификатов (свидетельств), в случае выявления несоответствий, угрожающих безопасности полётов в установленном законодательством порядке.

Законные требования должностных лиц Агентства и АГАТ обязательны для исполнения поставщиками обслуживания.

Результаты инспекции по отдельным направлениям деятельности поставщиков обслуживания фиксируются соответствующими отчётами, на основании которых оформляется итоговый акт проверки поставщика обслуживания. Форма оформляемых отчётов и актов определяется нормативно-правовыми документами, принятыми в гражданской авиации Туркменистана.

Поставщики обслуживания обеспечивают при инспекционных проверках необходимые условия инспекторскому составу АГАТ для доступа к личным делам сотрудников, воздушным судам, средствам и службам, а также к соответствующей учётной документации и оказывают содействие проверяющим в исполнении их обязанностей.

Поставщики обслуживания разрабатывают и внедряют внутреннюю систему контроля за состоянием безопасности полётов в организации.

Поставщики обслуживания для поддержания необходимого уровня безопасности полётов обеспечивают следующие мероприятия:

- 1) осуществление руководящим составом контроля за повседневной деятельностью организации;
- 2) проведение на регулярной основе инспекционных проверок;
- 3) выборочное выяснение мнения авиационного персонала о состоянии безопасности полётов путём проведения собеседований;
- 4) систематический сбор данных, отражающих фактические результаты;
- 5) систематический анализ всех сведений о выявленных проблемах в области безопасности полётов и принятие соответствующих мер;
- 6) проведение анализов состояния безопасности полётов;
- 7) осуществление постоянной программы проверок, включающую внутренние и внешние проверки аспектов безопасности;
- 8) информирование всего заинтересованного авиационного персонала о показателях безопасности полётов.

АГАТ при выявлении несоответствий в СУБП поставщиков обслуживания, в том числе эксплуатантов воздушных судов иностранных авиакомпаний, проводит внеочередные инспекции, проверки и обследования в тех наиболее проблемных с точки зрения безопасности полётов или требующих дополнительной проверки областях деятельности поставщиков обслуживания, которые выявлены посредством анализа данных об опасностях, их последствиях для производственной деятельности и результатов оценки рисков для безопасности полётов.

В целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полётов в каждой организации в сфере гражданской авиации разрабатывается и внедряется система обязательного представления донесений об авиационных событиях с воздушными судами гражданской авиации в Туркменистане.

Всем должностным лицам гражданской авиации Туркменистана рекомендуется содействовать и поощрять добровольное представление информации о событиях, которые

могут оказать отрицательное влияние на безопасность полётов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана.

Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного события, сведений о нем, а также искажении информации, несут ответственность, предусмотренную законодательством Туркменистана.

Система добровольных сообщений также должна предусматривать сбор сведений об опасных факторах, то есть небезопасных условиях, которые могут привести к авиационному событию.

Система добровольного представления донесений ориентирована на неприменение наказания и должна предусматривать защиту источников информации. Отказ от применения наказания при добровольном сообщении является основополагающим принципом системы добровольных сообщений данных об инцидентах и опасных факторах.

Агентство во взаимодействии с АГАТ в этих целях разрабатывает и утверждает в установленном законе порядке инструктивный материал о системе добровольных сообщений.

§ 2. Сбор, анализ и обмен данными о безопасности полётов

Агентство осуществляет сбор, учёт и анализ представленных обязательных и добровольных сообщений об авиационных событиях, а также ведёт учёт опасных факторов.

Анализ состояния безопасности полётов основывается на результатах расследования авиационных событий и их базе данных, осуществления различных программ по выявлению опасных факторов, надзора за деятельностью поставщиков обслуживания и предназначен для оценки состояния безопасности полётов и разработки превентивных мер.

АГАТ готовит и выпускает полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полётов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана. Анализы состояния безопасности полётов направляются поставщикам обслуживания.

АГАТ проводит работу по развитию обязательной и добровольной систем представления данных об авиационных

событиях в гражданской авиации в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полётов. При этом ставится задача создания таких систем, при которых представление данных о безопасности полётов не будет ограничиваться информацией о фактически свершившемся событии, системы должны обеспечивать представление сведений об опасных факторах, которые ещё не привели к инциденту или происшествию.

Кроме государственной системы представления данных об инцидентах, авиакомпания, поставщики обслуживания и эксплуатанты аэродромов должны реализовать внутренние системы представления данных об опасных факторах и событиях, специфических для данной организации.

В этих целях в рамках СУБП поставщиков обслуживания должны быть чётко определены системы по предоставлению обязательных и добровольных докладов об авиационных событиях, связанных с безопасностью полётов, в том числе:

- 1) гарантии руководителей поставщиков обслуживания о создании системы, способствующей эффективному представлению донесений о событиях и (или) опасных факторах;
- 2) ответственность персонала за составление докладов;
- 3) описание алгоритма, процедур и каналов связи, используемых при передаче докладов;
- 4) требования к содержанию и форме доклада.

Сведения, получаемые посредством систем представления данных об авиационных событиях, будут использоваться для понимания причин, порождающих опасные факторы, определения мер реагирования и проверки их эффективности, совершенствования эксплуатационных правил и процедур, а также для более полного понимания характеристик работоспособности человека, связанных с эксплуатацией ВС и аэродромов, ОВД и другой деятельностью.

В рамках развиваемых систем добровольного представления данных то или иное лицо добровольно докладывает об авиационном событии в отсутствие каких-либо юридических или административных требований, предусматривающих данные действия.

В целях обеспечения функционирования системы добровольного представления данных за счёт обезличивания сведений и путём отказа от регистрации идентифицирующей информации о событии должна быть обеспечена конфиденциальность системы представления данных. Полученная через систему представления данных об инцидентах обезличенная информация должна своевременно доводиться до сведения заинтересованных лиц.

Анализы состояния безопасности полётов, составляемые поставщиками обслуживания направляются в АГАТ для принятия профилактических мер по повышению уровня безопасности полётов в целом. Методика составления анализов по безопасности полётов и сроки их представления поставщиками обслуживания определяются в АГАТ.

§ 3. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки

Поставщики обслуживания, выполняющие полёты или обеспечивающие их обслуживание, разрабатывают план мероприятий на случай аварийной обстановки (далее - ПМАО) в целях минимизации ущерба или травматизма. ПМАО обеспечивает основу для системного подхода к решению проблем организации действий после серьёзного события, а в худшем случае – крупного происшествия.

В ПМАО в письменной форме излагается, что должно быть осуществлено после аварии и кто отвечает за каждое действие. Цель ПМАО заключается в обеспечении:

- 1) упорядоченного и эффективного перехода от нормального к аварийному режиму операций;
- 2) делегирования чрезвычайных полномочий ответственному лицу;
- 3) распределения ответственности в условиях аварийной обстановки;
- 4) разрешения выполнения ключевым персоналом мер, предусмотренных ПМАО;
- 5) координации усилий по устранению аварийной ситуации;

б) безопасного продолжения операций или восстановления нормального режима операций в возможно короткие сроки.

Для обеспечения эффективности ПМАО должен:

1) быть актуальным и полезным для людей, которые находятся или могут находиться на службе в момент происшествия;

2) включать контрольные перечни и справочник с контактными данными соответствующего персонала;

3) регулярно отрабатываться в рамках учебных мероприятий;

ПМАО оформляется в виде Руководства. В нем должны быть определены сферы ответственности, роли и действия различных органов и персонала, которые привлекаются в случае чрезвычайных обстоятельств. ПМАО эксплуатанта должен быть скоординирован с планом на случай аварийной обстановки на аэродроме, с тем чтобы персонал эксплуатанта знал, какие обязанности возьмёт на себя аэропорт и какие действия ожидаются от эксплуатанта.

В случае авиационного происшествия в аэропорту или в его окрестностях в ПМАО эксплуатанта должно предусматриваться:

1) оповещение аэропортового командного пункта для обеспечения координации действий эксплуатанта ВС;

2) оказание помощи в установлении местонахождения и извлечении бортовых самописцев;

3) оказание содействия в расследовании по опознанию частей ВС и обеспечении безопасного хранения опасных компонентов;

4) предоставление информации, касающейся пассажиров, членов лётного экипажа и наличия на борту опасных грузов;

5) оказание содействия лицам, которые намереваются продолжить путешествие либо нуждаются в размещении или иной помощи;

б) сотрудничество с представителем службы общественной информации аэропорта (аэродрома) в предоставлении информации для средств массовой информации;

7) удаление ВС и (или) его обломков.

Для гарантии изложенных в ПМАО намерений и подкрепления эксплуатационных возможностей поставщики обслуживания должны осуществлять учебную подготовку.

Учебная подготовка должна проводиться на регулярной основе посредством тренировок и учений.

Глава V. Заключение

Выполнение положений и требований Программы позволит поставщикам обслуживания обеспечить необходимый уровень безопасности полётов и на практике реализовать требования Конвенции и Межпарламентской ассамблеи государств - участников Содружества Независимых Государств и положений Воздушного кодекса Туркменистана.

Реализация Программы обеспечит гармонизацию национального законодательства с международными требованиями ИКАО в области безопасности полётов, их применение на практике, проведение корректирующих мер по снижению факторов риска и поддержанию целевого уровня безопасности полётов, непрерывный мониторинг и регулярную оценку обеспечиваемого уровня безопасности полётов, повышение показателя соответствия системы надзора за обеспечением безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана.