

Утверждено
приказом заместителя председателя
Государственной службы «Туркменховаеллары»
от «11» 08 2026 года № 190/iş

**Положение о Системе добровольных сообщений и
обязательных донесений по безопасности полётов**

Ашгабат 2026г.

СВЕДЕНИЯ О ДОКУМЕНТЕ

Наименование документа	Положение о Системе добровольных сообщений и обязательных донесений по безопасности полётов
Разработан	Управление стандартов безопасности полетов Государственной службы «Туркменховаеллары»
Ответственный разработчик	Начальник Управления стандартов безопасности полетов Государственной службы «Туркменховаеллары»
Распорядительным документом	Приказ заместителя председателя Государственной службы «Туркменховаеллары» № <u>190/iş</u> от <u>11.08.2026г.</u>
Дата ввода в действие	<u>12.08.2026г.</u>
Место хранения контрольного экземпляра	Управление стандартов безопасности полетов
Ответственность за управление документом	Управление стандартов безопасности полетов
Периодичность проверки	Не реже, чем 1 раз в 3 года

ПЕРЕЧЕНЬ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ДОКУМЕНТА

Номер экзепм	Статус экземпляра	Вид носителя	Место нахождения экземпляра	Ответственный за актуальность документа
1.	Контрольный	Бумажный	УСБП	Начальник УСБП
2.	Контрольный	Электронный (doc)	УСБП	Начальник УСБП
3.	Рабочий	Электронный (pdf)	УСБП	Ведущий инженер УСБП

Лист внесения ревизии

[illegible]

Содержание

Глава I. Термины и определения	1
Глава II. Общие положения	2
Глава III. Система добровольных сообщений	5
§ 1. Назначение и цели системы добровольных сообщений	5
§2. Порядок подачи добровольных сообщений	6
§3. Порядок обработки и проверка качества сообщений	6
§4. Анализ тенденций и прогнозирования угроз	7
§5. Порядок разработки мер, контроль и использование информации добровольных сообщений	8
Глава IV. Система обязательного предоставления данных	9
§1. Назначение и цели системы обязательного предоставления данных	9
§2. Порядок оформления и предоставления обязательного донесения	10
§3. Процедуры обработки, проверки и использования обязательных донесений	11
§4. Перечень событий, о которых в обязательном порядке следует сообщать в форме «Обязательное донесение»	13
Приложение 1. Перечень оперативных адресов и телефонов	14
Приложение 2. Форма Бланка добровольного сообщения	15
Приложение 3. Форма бланка обязательного донесения	17

Утверждено
приказом заместителя председателя
Государственной службы «Туркменховаеллары»
от « 11 » 08 2026 года № 190/is

Положение о Системе добровольных сообщений и обязательных донесений по безопасности полётов

Глава I. Термины и определения

1. Термины и Определения.

1) **Авиационное событие** – описано в «Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана. Расследование авиационных событий»;

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) **Ошибки** – Действие или бездействие эксплуатационного персонала, приводящие к отклонениям от намерений или ожиданий организации, или этих лиц.

4) **Процедурное отклонение** — это преднамеренное действие или бездействие, которое приводит к несоблюдению установленных правил, политики, процедур или приемлемых норм.

5) **Система управления безопасностью полётов (СУБП)** – системный подход к управлению безопасностью полётов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

6) **Риск для безопасности полётов** – предполагаемая вероятность и серьёзность последствий или результатов факторов опасности.

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

Примечание. Этот персонал включает лётные экипажи, диспетчеров управления воздушным движением, операторов авиационных станций, специалистов по техническому обслуживанию, персонал организаций по проектированию и изготовлению воздушных судов, кабинные экипажи, полётных диспетчеров, перронный персонал и персонал наземного обслуживания, однако этими категориями он не ограничивается.

8) **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.

9) **Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полётов (Safety performance target)**. Планируемый или предполагаемый

государством или поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полётов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полётов

10) Показатель эффективности обеспечения безопасности полётов (Safety performance indicator). Основанный на фактических данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полётов.

Глава II. Общие положения

2. Настоящее Положение о «Системе добровольных сообщений и обязательных донесений по безопасности полётов» (далее – Положение) Государственной службы «Туркменховаёллары» (Администрация гражданской авиации Туркменистана, далее – АГАТ) разработано в соответствии с требованиями и нормами статьи 12 Воздушного кодекса Туркменистана, Государственной программы по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана, Государственных авиационных правил гражданской авиации Туркменистана «Управление безопасностью полётов», Дос. 9859 «Руководство по управлению безопасностью полётов» Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО) и является обязательным для исполнения всеми предприятиями и организациями гражданской авиации Туркменистана.

3. Настоящее Положение является одним из ключевых элементов системы управления безопасностью полётов и определяет:

1) административный порядок взаимодействия заявителей и ответственных лиц;

2) порядок рассмотрения поступивших сообщений и информирования работников о предпринятых мерах;

3) процессы сбора, обработки, анализа, защиты, хранения и использования данных для принятия обоснованных решений в области управления рисками безопасности полётов.

4. В основе управления безопасностью полётов лежит системный подход к выявлению факторов опасности и управлению рисками с целью предотвращения человеческих жертв, материального ущерба, а также финансового, экологического и социального урона.

5. Система представления данных включает в себя как реагирующие (донесения об авиационных происшествиях или инцидентах), так и проактивные и прогностические (донесения о факторах опасности) методы. В АГАТ применяются два вида систем предоставления данных:

1) система добровольных сообщений;

2) система обязательного предоставления данных.

6. Принципы справедливой культуры (Just Culture) и не карательная политика. В АГАТ применяется принцип справедливой культуры и не карательная политика в отношении внутренней отчётности и данных общего мониторинга (включая мониторинг полётных данных). Данная политика побуждает сотрудников сообщать о фактических и потенциальных угрозах

безопасности полётов без опасения необоснованного привлечения к дисциплинарной ответственности и активно участвовать в повышении уровня безопасности полётов и минимизировать риски во всех видах деятельности.

7. Руководство обязуется защищать конфиденциальность собранных данных, не приписывать вину и не предпринимать дисциплинарных или иных карательных действий к источнику информации или иному вовлечённому персоналу за непреднамеренные ошибки, допущенные при выполнении профессиональных обязанностей.

8. Исключения из не карательной политики: Принцип справедливой культуры не распространяется на случаи умышленных нарушений, грубой небрежности, злоупотребления служебным положением, безрассудных или противоправных действий (бездействия), способных поставить под угрозу безопасности полетов (далее БП) эксплуатации. Виновность в таких случаях учитывается в полном объёме.

9. Независимо от не карательной политики, принимаются все разумные меры для предотвращения следующих действий:

1) выполнение служебных обязанностей или пребывание эксплуатационного персонала на борту воздушного судна (ВС) в нетрезвом состоянии;

2) совершение действий (бездействия), подвергающих опасности воздушное судно, находящихся на нём лиц или имущество.

10. Порядок принятия мер при процедурных отклонениях:

1) если процедурное отклонение не создало опасности для воздушного судна или находящихся на борту лиц, а информация получена через систему представления данных, разбор может проводиться с сохранением анонимности. Работнику выносится устное предупреждение и назначаются корректирующие действия (индивидуальное задание, дополнительная подготовка и др.);

2) если процедурное отклонение создало опасность для воздушного судна или лиц на борту, материалы передаются в АГАТ для определения степени причастности. В случае нарушения порядка «Обязательного донесения» персонал отстраняется от выполнения полётов до выяснения обстоятельств.

3) процесс расследования подробно описан в «Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана. Расследование авиационных событий»;

4) решение о неприменении мер дисциплинарного воздействия принимается по результатам анализа обстоятельств события с учетом характера нарушения, степени риска и влияния на безопасность полётов.

11. Защита информации о безопасности полётов. Информация о безопасности полётов подлежит защите от несанкционированного доступа, изменения, уничтожения и распространения в соответствии с законодательством Туркменистана и принципами защиты информации о безопасности полётов, установленными международными стандартами ИКАО. Все сведения, содержащиеся в системе, используются исключительно

в целях повышения уровня безопасности полётов и не могут применяться для целей, не связанных с обеспечением безопасности полётов, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Туркменистана.

12. Доступ к информации предоставляется исключительно должностным лицам, которым такая информация необходима для исполнения служебных обязанностей по обеспечению безопасности полётов.

13. При использовании информации о безопасности полётов исключается возможность раскрытия персональных данных работников, если это не требуется законодательством Туркменистана либо не связано с расследованием авиационного происшествия или серьезного инцидента. При публикации аналитических материалов используются обезличенные сведения, исключающие возможность идентификации лица, представившего сообщение.

14. Обработка данных о безопасности полётов осуществляется по единому циклу управления информацией, включающему:

Этап	Описание действия
1	Регистрация поступившей информации
2	Проверка полноты и достоверности сведений
3	Классификация сообщений
4	Анализ факторов опасности
5	Оценка риска безопасности полётов
6	Определение корректирующих и предупреждающих мероприятий
7	Контроль выполнения мероприятий и оценка их эффективности
8	Хранение данных и использование результатов анализа для совершенствования Государственной программы по безопасности полётов гражданской авиации Туркменистана и систем управления безопасностью полётов поставщиков обслуживания

15. В процессе обработки сообщений обеспечивается полнота, объективность, достоверность, своевременность и прослеживаемость информации на всех этапах рассмотрения сообщений. Каждое сообщение рассматривается с точки зрения выявления факторов опасности, оценки риска безопасности полётов, определения необходимости принятия корректирующих мероприятий и предотвращения повторного возникновения аналогичных событий.

16. Оценка риска безопасности полётов:

1) После завершения анализа сообщения проводится оценка риска безопасности полётов, основанная на определении вероятности возникновения события и тяжести возможных последствий;

2) Оценка риска проводится с использованием матрицы оценки риска, утверждённой АГАТ и применяемой в рамках Государственной программы безопасности полётов;

3) По результатам оценки риска определяется уровень риска безопасности полётов: приемлемый, допустимый при реализации мероприятий по снижению риска и недопустимый уровень;

4) В отношении неприемлемых рисков незамедлительно разрабатываются мероприятия по снижению риска до приемлемого уровня.

5) При наличии нескольких сообщений, относящихся к одному фактору опасности, проводится комплексная оценка риска с учетом накопленной информации и выявленных тенденций;

Глава III. Система добровольных сообщений

§ 1. Назначение и цели системы добровольных сообщений

17. Система добровольных сообщений (далее – СДС) является одним из ключевых элементов системы управления безопасностью полётов АГАТ и предназначена для сбора, обработки, анализа, защиты и систематизации добровольно поступающей информации о случаях возникновения угроз безопасности полётов, нарушений требований нормативных документов, а также о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полётов в авиакомпаниях и организациях АГАТ.

18. Основная задача СДС – оперативное информирование АГАТ о скрытых недостатках, событиях или обстоятельствах, создающих или способствующих возникновению угрозы безопасности полётов гражданской авиации, до момента их перерастания в авиационные происшествия или до выявления нарушений в ходе проверок. Деятельность СДС направлена на выявление и устранение факторов опасности, а также на обязательное информирование работников о принятых мерах.

19. Принципы конфиденциальности и справедливой культуры:

1) СДС в АГАТ не предназначена для применения наказания. Главной целью является установление причин событий и факторов опасности для предотвращения их в будущем, без цели установления чьей-либо вины и ответственности. Система не ставит целью вмешательство в процесс надлежащего правосудия и обеспечивает баланс между сбором и защитой информации.

2) В добровольном сообщении корреспонденты могут указывать собственные ошибки. Корреспондентам гарантируется непринятие мер дисциплинарного, административного, гражданского и уголовного воздействия за допущенные ими нарушения, если сообщение сделано до начала официального расследования и не оказало непосредственного влияния на безопасность полётов.

3) Полученные персональные данные и сведения о частной жизни не могут передаваться третьим лицам без добровольного согласия гражданина, за исключением случаев, прямо предусмотренных законодательством Туркменистана.

20. Исключения из принципа отказа от наказания: Принцип отказа от применения наказания к лицу, добровольно сообщившему об ошибке или нарушении, не применяется в случаях, если добровольное сообщение представлено анонимно либо направлено уже после начала официального расследования данного факта.

21. Организация функционирования:

1) Всем должностным лицам АГАТ рекомендуется содействовать и поощрять добровольное представление информации.

2) Во всех предприятиях и организациях АГАТ назначаются должностные лица, ответственные за функционирование СДС, учёт, обработку, анализ и выработку мер. Порядок выполнения требований СДС регламентируется в Руководствах по управлению безопасностью полётов (РУБП).

3) В СДС рассматривается только информация о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полётов и авиационной безопасности. Сообщения, не содержащие такой информации, передаются в соответствующие органы или инстанции для сведения.

§ 2. Порядок подачи добровольных сообщений

22. Право подать добровольное сообщение имеет любой работник предприятий и организаций АГАТ.

23. Сообщение может быть передано в устной или письменной форме по следующим каналам связи (реквизиты приводятся в Приложении 1 к настоящему Положению):

- 1) по почте или через специальный почтовый ящик;
- 2) на официальных сайтах, поддерживающих СДС, или по электронной почте;
- 3) по телефону или факсу;
- 4) при личном обращении в Управление стандартов безопасности полётов (далее - УСБП) АГАТ;
- 5) в ходе бесед и опросов, проводимых при инспектировании и проверках.

24. Письменные сообщения и обращения по электронным каналам рекомендуется оформлять по форме, приведенной в Приложении 2 к настоящему Положению.

§ 3. Порядок обработки и проверка качества сообщений

25. Проверка качества и обработка сообщений:

1) Перед проведением анализа каждое поступившее сообщение подлежит проверке на полноту, достоверность, непротиворечивость и достаточность содержащейся информации. При необходимости уполномоченное должностное лицо вправе связаться с заявителем (провести собеседование) для получения уточняющей информации, не нарушая принципов конфиденциальности и защиты источника сообщения. В рабочие материалы контактные координаты респондента не включаются.

2) При выявлении дублирующих сообщений они объединяются в единое событие с сохранением информации обо всех источниках поступления данных.

3) Сообщения, содержащие недостаточный объем информации, не подлежат отклонению и рассматриваются в пределах имеющихся сведений с использованием иных доступных источников информации о безопасности полетов.

26. Режим конфиденциальности при проверке:

1) Сообщения, не содержащие требований о конфиденциальности, рассматриваются в порядке, установленном законодательством Туркменистана о рассмотрении обращений граждан.

2) При рассмотрении конфиденциальных и анонимных сообщений проверка информации (в том числе на месте) осуществляется в ходе плановых проверок и инспекций без разглашения факта получения сообщения по СДС и без ссылок на него.

27. Цикл обработки информации: Обработка данных осуществляется по единому циклу, включающему регистрацию, проверку, классификацию, анализ факторов опасности, оценку риска, определение и контроль корректирующих мер, хранение данных и подготовку итогового отчёта (доклада) в Управлении стандартов безопасности полётов АГАТ.

§ 4. Анализ тенденций и прогнозирование угроз

28. По результатам рассмотрения сообщений проводится анализ тенденций безопасности полетов, направленный на выявление повторяющихся событий, факторов опасности и системных недостатков, способных оказать влияние на безопасность полетов. Анализ тенденций осуществляется с использованием накопленных данных системы добровольных сообщений, обязательных донесений и иных сведений, имеющихся в распоряжении АГАТ.

29. При проведении анализа учитываются:

- 1) частота возникновения аналогичных событий;
- 2) изменение количества сообщений по категориям;
- 3) повторяемость факторов опасности;
- 4) эффективность ранее реализованных мероприятий;
- 5) наличие новых факторов риска.

30. Результаты анализа оформляются аналитическими материалами и используются при принятии решений по совершенствованию системы обеспечения безопасности полетов.

31. Прогнозирование угроз безопасности полетов: на основании результатов анализа тенденций осуществляется прогнозирование возможных угроз безопасности полетов путем выявления изменений показателей безопасности, повторяющихся факторов опасности и потенциальных областей возникновения риска. Прогнозирование направлено на предупреждение авиационных происшествий, серьезных инцидентов и иных событий посредством принятия превентивных мер до возникновения

негативных последствий. При наличии признаков роста уровня риска ответственное подразделение инициирует проведение дополнительного анализа с последующей разработкой мероприятий по предупреждению возникновения опасных событий.

§ 5. Порядок разработки мер, контроль и использование информации добровольных сообщений

32. Выработка мероприятий и сроки:

1) По результатам анализа сообщения оформляется письменный доклад. Доклад рассматривается уполномоченным лицом и направляется для выработки плана мероприятий по устранению опасного фактора. При необходимости привлекаются другие профильные подразделения гражданской авиации.

2) План мероприятий согласуется с заинтересованными сторонами и утверждается руководителем УСБП. При выработке мер допускается объединение предложений по нескольким схожим сообщениям.

3) Рассмотрение, анализ и выработка мер по докладу производятся в течение 10 рабочих дней с момента его поступления. При необходимости срок может быть продлён до 1 календарного месяца.

33. Контроль выполнения и оценка эффективности:

1) По каждому сообщению, требующему разработки корректирующих мероприятий, ведущий инженер УСБП назначается ответственным за организацию контроля выполнения мероприятий и устанавливает совместно с ответственным подразделением срок их выполнения.

2) Ведущий инженер УСБП осуществляет мониторинг выполнения корректирующих мероприятий ответственными подразделениями до полного устранения выявленного фактора опасности либо снижения риска безопасности полётов до приемлемого уровня.

3) После завершения мероприятий ведущий инженер УСБП проводит оценку их эффективности путем анализа изменения уровня риска, повторяемости аналогичных событий и достижения поставленных целей.

4) Если проведенные мероприятия признаны недостаточно эффективными, ведущий инженер УСБП совместно с соответствующими отделами разрабатывает дополнительные меры по снижению риска безопасности полётов и осуществляет контроль их выполнения.

34. Использование информации при принятии решений:

1) Информация, полученная в результате анализа сообщений, используется для подготовки рекомендаций руководству АГАТ по совершенствованию нормативных документов, процедур обеспечения безопасности полетов, программ подготовки персонала и иных профилактических мероприятий.

2) Аналитические материалы используются при разработке мероприятий Государственной программы безопасности полетов, планировании государственного надзора и определении приоритетных направлений деятельности по обеспечению безопасности полетов.

3) Результаты анализа могут использоваться при проведении инспекций, проверок, оценке эффективности функционирования систем управления безопасностью полетов поставщиков обслуживания и эксплуатантов воздушных судов, а также при разработке рекомендаций по снижению риска безопасности полетов.

35. Обратная связь и информирование:

1) При наличии возможности лицу, представившему добровольное сообщение, предоставляется информация о регистрации сообщения и результатах его рассмотрения в объеме, не противоречащем требованиям конфиденциальности и защиты информации о безопасности полетов.

2) Обратная связь осуществляется с целью повышения доверия работников к системе добровольных сообщений и формирования культуры своевременного информирования о факторах опасности. Информация, направляемая заявителю, не должна содержать персональные данные иных лиц либо сведения ограниченного распространения.

3) Обобщенная информация о деятельности и результатах работы СДС должна быть доступна всем заинтересованным лицам и организациям гражданской авиации Туркменистана.

Глава IV. Система обязательного предоставления данных

§1. Назначение и цели системы обязательного предоставления данных

36. Точное и своевременное предоставление информации о факторах опасности, инцидентах и авиационных происшествиях является одним из основополагающих направлений деятельности в сфере управления безопасностью полётов. Данные, используемые для обоснования результатов анализа безопасности полётов, публикуются многочисленными источниками. Одними из важнейших источников такой информации являются непосредственные свидетельства эксплуатационного персонала, поскольку именно эти сотрудники ежедневно сталкиваются с факторами опасности при выполнении своих служебных обязанностей. Место работы, в котором сотрудники прошли обучение и где поощряется информирование о допущенных ошибках и практическом опыте, является необходимой предпосылкой системы эффективного предоставления данных о безопасности полётов.

37. Ещё одним источником данных, используемым для поддержки процедур системы обязательного представления данных, являются отчёты об авиационных событиях. Отчёты могут содержать как информацию о происшествиях, имеющих самые серьёзные последствия (авиационные происшествия, серьёзные инциденты), так и о событиях с незначительными последствиями, таких как эксплуатационные инциденты, отказы систем (оборудования) или дефекты. Хотя требования регламентирующих документов об обязательном предоставлении данных об авиационных событиях с серьёзными последствиями (авиационных происшествиях, серьёзных инцидентах) являются общими для всех, в развитой системе управления безопасностью полётов предусматриваются также уведомления

об имевших место событиях с незначительными последствиями. Это позволяет создать необходимый механизм мониторинга для своевременного прогнозирования всех возможных вариантов развития событий с серьёзными последствиями. Тенденция динамики (частотности) событий с незначительными последствиями неминуемо становится предвестником происшествий с последствиями серьёзного характера.

38. Процедура обязательного представления данных предусматривает своевременное обязательное представление членами лётного и cabinного экипажа, диспетчерами УВД, персоналом технического обслуживания и другим эксплуатационным персоналом, информации об авиационных происшествиях, серьёзных инцидентах и инцидентах, повреждение ВС на земле, а также о событиях с незначительными последствиями, таких как отказы систем (оборудования) или дефекты. Перечень событий, о которых в обязательном порядке следует сообщать в форме «обязательное донесение» представлены в § 4 Глава IV настоящего Положения.

§ 2. Порядок оформления и предоставления обязательного донесения

39. В случае возникновения авиационных событий и других событий связанных с безопасностью полётов с незначительными последствиями, т.е. отказов систем или оборудования, трудностей обслуживания и т.д., в соответствии с перечнем событий, подлежащих обязательному донесению, эксплуатационный персонал, имеющий непосредственное отношение к произошедшему обязан заполнить бланк «Обязательное донесение» и в течении не более 24 часов направить его в:

- 1) по почте;
- 2) на сайтах, поддерживающих СДС;
- 3) на адрес электронной почты;
- 4) в специальный почтовый ящик;
- 5) на факс;
- 6) по телефону;
- 7) при личном обращении в УСБП АГАТ;
- 8) в ходе бесед и опросов, проводимых при проведении инспектирования авиационных предприятий и организаций.

Адреса и другие реквизиты АГАТ приведены в Приложении 1.

40. Типовые формы бланков обязательных донесений находятся в помещениях производственных служб в местах, обеспечивающих свободный доступ, а также на борту ВС.

41. Ежедневная выемка донесений из специальных почтовых ящиков, доставка и передача их начальнику отдела Управлении безопасности полётов и Качества (далее - ОУБПиК) поставщиков обслуживания, эксплуатантов ВС и учебных заведений гражданской авиации Туркменистана для дальнейшего анализа и немедленного взаимодействия с АГАТ для определения необходимости начала процесса независимого расследования, возлагается на специалиста отдела, назначенного начальником ОУБПиК.

42. После проведения расследования описанного случая и разработки

профилактических мероприятий, информация доводится до сведения начальника ОУБПиК. Начальник ОУБПиК должен в течении десяти рабочих дней предоставить в АГАТ план корректирующих действий, с указанием первопричин данного несоответствия, точных дат устранения, ответственных лиц и принятых мерах для исключения повторения подобных несоответствий в будущем. После устранения выявленных несоответствий, начальник ОУБПиК должны предоставить отчёт об устранении несоответствий. Донесения собираются в соответствующей базе данных, чтобы облегчить проведение необходимого анализа. В случае нарушения «Положения о системе добровольных сообщений и обязательных донесений по безопасности полётов», к персоналу могут быть приняты меры дисциплинарного или административного воздействия. Образцы бланков обязательных донесений приведены в Приложении 3 настоящего Положения.

§ 3. Процедуры обработки, проверки и использования обязательных донесений

43. Регистрация обязательных донесений:

1) Каждое обязательное донесение подлежит регистрации в электронной базе данных безопасности полетов с присвоением уникального регистрационного номера, даты регистрации, категории события и статуса рассмотрения.

2) При регистрации обеспечивается полнота учета всех поступающих обязательных донесений независимо от способа их поступления.

3) Не допускается исключение сообщений из учета без проведения их предварительного рассмотрения и принятия соответствующего решения ответственным подразделением.

44. Проверка достоверности информации:

1) По каждому обязательному донесению проводится проверка достоверности содержащихся сведений посредством анализа имеющихся документов, материалов расследований, данных наблюдений, объяснений должностных лиц и иных источников информации.

2) При необходимости ответственное подразделение вправе запрашивать дополнительные материалы, необходимые для объективной оценки обстоятельств события.

3) При выявлении противоречий проводится дополнительная проверка с привлечением соответствующих специалистов.

45. Результаты анализа обязательных донесений используются для:

- 1) совершенствования государственного надзора по БП;
- 2) выявления факторов опасности;
- 3) определения приоритетных направлений контроля;
- 4) совершенствования нормативных документов;
- 5) подготовки рекомендаций поставщикам обслуживания;
- 6) предупреждения повторного возникновения аналогичных событий.

При наличии системных недостатков УСБП инициирует проведение дополнительных мероприятий государственного контроля либо подготовку предложений по внесению изменений в нормативные документы.

46. Использование информации для реализации Государственной программы по безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана:

1) Информация, полученная из системы обязательных донесений, используется при реализации Государственной программы безопасности полетов в целях оценки уровня безопасности полетов, выявления факторов опасности и определения направлений дальнейшего совершенствования системы обеспечения безопасности полетов.

2) Результаты анализа обязательных донесений учитываются при планировании мероприятий государственного надзора, подготовке ежегодных аналитических отчетов и оценке эффективности реализуемых мероприятий по обеспечению безопасности полетов.

47. Использование данных для показателей эффективности безопасности полетов (SPI):

1) Сведения, содержащиеся в системе добровольных сообщений и обязательных донесений, используются для расчета, мониторинга и анализа показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Indicators – SPI).

2) При анализе SPI учитываются результаты оценки риска, повторяемость событий, динамика факторов опасности и эффективность реализованных мероприятий по снижению риска безопасности полетов.

3) Результаты мониторинга SPI используются при принятии управленческих решений по совершенствованию Государственной программы безопасности полетов и определению приоритетных направлений государственного надзора.

48. Ответственное подразделение осуществляет постоянный мониторинг эффективности функционирования системы добровольных сообщений и обязательных донесений. Мониторинг включает оценку:

- 1) количества поступающих сообщений;
- 2) своевременности рассмотрения сообщений;
- 3) полноты анализа;
- 4) выполнения корректирующих мероприятий;
- 5) эффективности принятых решений;
- 6) повторяемости аналогичных событий.

Результаты мониторинга используются при совершенствовании процедур обработки информации, планировании профилактических мероприятий и повышении эффективности системы обеспечения безопасности полетов.

49. Не реже одного раза в год проводится комплексная оценка эффективности функционирования системы добровольных сообщений и обязательных донесений. В ходе оценки анализируются:

- 1) достижение целей системы;
- 2) эффективность корректирующих мероприятий;
- 3) полнота сбора информации;

- 4) качество анализа данных;
- 5) состояние защиты информации;
- 6) эффективность использования данных при реализации Государственной программы безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана.

50. По результатам ежегодной оценки подготавливается аналитический отчет с предложениями по совершенствованию системы добровольных сообщений и обязательных донесений.

§ 4. Перечень событий, о которых в обязательном порядке следует сообщать в форме «Обязательное донесение»

51. Данный перечень имеет структуру, при которой соответствующие авиационные и другие события привязаны к категориям эффективности деятельности, в процессе которых такие события обычно наблюдаются, согласно опыту. Данный подход имеет целью повышение эффективности представления данных о таких событиях. Однако такое представление данных не означает, что о событиях не следует сообщать, если они происходят за рамками категорий эффективности деятельности, к которым они привязаны в перечне. Регламент (ЕС) № 376/2014 Европейского Парламента и Совета по представлению данных, анализу и последующим действиям в отношении авиационных и других событий в гражданской авиации, которые будут обязательно сообщаться в соответствии с перечнем данного Регламента:

- 1) Производство полётов.
- 2) Технические проблемы.
- 3) Взаимодействие со службами аэронавигационной информации (ANS) и организации воздушного движения.
- 4) Аварийные и другие критические ситуации.
- 5) Факторы внешней среды и метеорология.
- 6) Авиационная безопасность.
- 7) События, связанные с техническим состоянием, техническим обслуживанием и ремонтом воздушного судна.
- 8) События, связанные с аэронавигационным обслуживанием и оборудованием (Ухудшение качества или полная потеря обслуживания либо функций).
- 9) События, связанные с эксплуатацией аэродромов и наземным обслуживанием ВС (Управление безопасностью полетов на аэродроме и Наземное обслуживание воздушных судов).

52. Хотя в данном перечне перечислено большинство регистрируемых случаев, он не может быть полностью исчерпывающим. О любых других событиях, которые оцениваются лицами как отвечающие критериям, также следует сообщать.

Приложение 1. Перечень оперативных адресов и телефонов

Адрес государственной службы «Туркменховаеллары» на русском языке:	744000, Туркменистан, г. Ашхабад, ул. Героя Туркменистан Атамырада Ниязова шаёлы 326
Адрес государственной службы «Туркменховаеллары» на английском языке:	326 Turkmenistan Hero Atamyrat Niyazov Ave., P.O. 744000, Ashgabat, Turkmenistan
Ответственный отдел	Управление стандартов безопасности полётов
Адрес сайта	https://caa.gov.tm/habarlaşmak
E-mail	fssb.head@caa.gov.tm; fssb.deputy.head@caa.gov.tm
Телефон	(993 12) 44 30 33; 44 30 81; 44 31 61; 44 31 51
Факс	(993 12) 443265

Приложение 2. Форма Бланка добровольного сообщения

Государственная служба «Туркменховаёллары»	VOLUNTARY/CONFIDENTIAL REPORT ДОБРОВОЛЬНОЕ/КОНФИДЕНЦИАЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ
Управление стандартов безопасности полётов	

Вы хотите, чтобы это сообщение было конфиденциальным? ДА ☐ НЕТ ☐

Дата	Рейс	Маршрут
Фамилия		Имя
Должность		
Tel. +993		E-Mail
Вся информация будет обрабатываться конфиденциально. Данные, приведённые выше, будут удалены из формы отчёта ниже и уничтожены. Никакой записи о вашей личности не будет. Этот отчёт должен быть немедленно отправлен в УСБП по внутренней почте (специальные ящики, установленные в специальных отведенных местах) и (или) по E-mail: fssb.head@caa.gov.tm; fssb.deputy.head@caa.gov.tm; Тел: (99312) 443151; 443081; 443161. Факс: 44-32-65.		

----- **Отрывная часть** -----

[illegible]

Пожалуйста, не пишите в это пространство!

[illegible]

Приложение 3. Форма бланка обязательного донесения

Государственная служба «Туркменховаёллары»	SAFETY MANDATORY REPORT ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ДОНЕСЕНИЕ
Управление стандартов безопасности полётов	fssb.head@caa.gov.tm Tel: +993 (12) 44-30-33

Имя / First Name:	Фамилия / Surname:
Тел. / Tel.: +993	Должность / Position :

Для авиационного персонала: настоящая форма «Обязательное донесение о событии» должна быть заполнена и представлена без промедления после выявления или возникновения любого события, которое оказало или могло оказать влияние на безопасность полётов. Донесение должно представляться независимо от того, произошло ли событие в ходе выполнения полётных операций, технического обслуживания воздушного судна, наземного обслуживания, обслуживания воздушного движения, эксплуатации аэродрома либо при осуществлении любого другого вида авиационной деятельности. Не следует воздерживаться от заполнения донесения даже в случае сомнений относительно классификации произошедшего события. Настоящее донесение должно быть незамедлительно направлено в Управление стандартов безопасности полётов по внутренней почте (через специальные ящики, установленные в специально отведённых местах) и/или по: Tel: (99312) 443151; 443081; 443161; Fax: (+99312) 44-32-65. E-Mail: fssb.head@caa.gov.tm; fssb.deputy.head@caa.gov.tm

АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ / ACCIDENT 	ИНЦИДЕНТ / INCIDENT 	ФАКТОР ОПАСНОСТИ / HAZARD
--	--------------------------------	--

Тип и серия ВС Aircraft type & Series	Регистрационный № ВС Registration № Aircraft	Эксплуатант Operator	Дата события Date of occurrence

FLIGHT DETAILS (Лётные данные)

Flight № (Номер рейса)		Geographical Position (Географическое местоположение)	
Day (День) / Night (Ночь)	☐	Height / Altitude / Flight Level (Ht/Alt/FL) (Высота / Абсолютная высота / Эшелон полёта)	
From (Пункт вылета)		Indicated Airspeed (IAS) (kts) (Приборная скорость (узлы))	
To (Пункт назначения)		Time (UTC) (Время (UTC))	

METEOROLOGICAL DETAILS (Метеорологические данные)

Wind (Ветер)	
Runway Used (Используемая ВПП)	
Visibility (Видимость)	
Outside Air Temperature (OAT) (°C) (Температура наружного воздуха (°C))	
Visual Meteorological Conditions (VMC) (Визуальные метеорологические условия)	☐
Instrument Meteorological Conditions (IMC) (Приборные метеорологические условия)	☐
Cloud Type (Тип облаков)	
Cloud Height (ft) (Высота нижней границы облаков (футы))	
Cloud Cover (oktas) (Степень облачности (октанты))	

Примечание. Писать на обратной стороне

