

ТУРКМЕНИСТАН



**ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ТУРКМЕНИСТАНА**

ГАПТ – 19

Управление безопасностью полётов

Ашхабад 2019







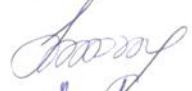

Утверждено приказом Начальника
агентства «Туркменховаёллары»
Министерства промышленности
и коммуникации Туркменистана
№ 183/iş от «07» мая 2019 г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ТУРКМЕНИСТАНА

ГАПТ – 19

Управление безопасностью полётов

Согласовано:

Начальник Управления стандартов безопасности полетов		Ходжаев М.Б.
Заместитель начальника Управления стандартов безопасности полетов		Аннамередов В.А.
Начальник Юридического отдела		Бердыев Т.Х.
Начальник отдела лётных стандартов		Тамаев Р.В.
Начальник отдела сертификации		Атамуратов А.Д.
Начальник отдела надзора и контроля расследований		Сапаров Г.К.
Начальник отдела аэронавигации		Гурбангельдиев Ю.Д.
Начальник отдела лётной годности		Котуров М.А.

Ашгабат 2019г.

Оглавление

Лист регистрации изменений и дополнений	5
Оглавление	6
Сокращения и условные обозначения.....	7
Глава 1 Определения.....	8
Глава 2 Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации. .	14
Глава 3 Система управления безопасностью полётов.....	16
Глава 4 Описание и содержание 4 компонентов и 12 элементов Системы управления безопасностью полётов.	17
Глава 5 Сбор, анализ данных о безопасности полётов и обмен.....	21
Добавление 1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) (см. главу 3).	23
Добавление 2. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП).	27
Добавление 3. Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.....	33

Сокращения и условные обозначения.

АГАТ	Администрация гражданской авиации Туркменистана (Агентство «Туркменховаёллары»)
САИ	служба аэронавигационной информации
ОВД	обслуживание воздушного движения
ССОДБП	системы сбора и обработки данных о безопасности полетов
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов
СУБП	система управления безопасностью полетов
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ADREP	система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
CNS	связь, навигация и наблюдение
CVR	бортовой речевой самописец
MET	метеорологическое обслуживание
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
RAIO	региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RSOO	региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SAR	поиск и спасание
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SMP	Группа экспертов по управлению безопасностью полетов

Глава 1 Определения.

1. В настоящих Правилах используются следующие термины и определения:

Авиационный персонал. Лица, имеющие профессиональную или специальную подготовку в области гражданской авиации, осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения, включенные в перечень специалистов авиационного персонала.

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

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение, в том числе со смертельным исходом в результате:

- нахождения в данном воздушном судне; или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

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

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

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты),

воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

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

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

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

Примечание 3. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна содержится в Правилах расследования авиационных событий.

Безопасность полетов. Состояние авиационной транспортной системы, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Воздушное судно. Любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности.

Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана. Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

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

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

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

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

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

- a) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- b) отчетность в области безопасности полетов;
- c) представление данных о поддержании летной годности;
- d) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- e) инспекции, проверки, обследования; или
- f) исследования и обзоры состояния безопасности полетов.

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

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия и серьезного инцидента, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющие интерес для исследований в области безопасности полетов, включают инциденты, перечисленные в Правилах расследования авиационных событий.

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

Надзор. Деятельность государства, в рамках которой государство путем проведения инспекций и проверок проактивно проверяет неуклонное выполнение обладателями авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений или

полномочий установленных требований и их функций на таком уровне квалификации и безопасности, который требует государство.

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

Отраслевые нормы и правила. Инструктивный материал, разработанный отраслевым органом для конкретного сектора авиационной отрасли по соблюдению требований данных правил, других авиационных требований к безопасности полетов и считающейся целесообразной передовой практикой.

Примечание. При разработке нормативных положений, обеспечивающих выполнение требований данных правил, АГАТ признаёт отраслевые нормы и правила и ссылаются на них, и в отношении отраслевых норм и правил предоставляют информацию об их источниках и о том, как ее можно получить.

Проактивный метод. Метод, который выискивает и выявляет риски для безопасности, непрерывно анализируя деятельность организации.

Прогнозирующий метод. Метод, который отслеживает, показатели системы в процессе производства в реальном времени и прогнозирует потенциальные проблемы.

Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов. Основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания. Любая организация, предоставляющая авиационную продукцию и/или услуги в области гражданской авиации, а также авиакомпания, организации по подготовке авиационных кадров, организации гражданской авиации, топливозаправочные организации, эксплуатанты воздушных судов, эксплуатант аэродрома, эксплуатант аэропорта, организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за конструкцию типа или/и изготовления воздушного судна, поставщики аэронавигационного обслуживания.

Риск для безопасности полетов. Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

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

Риск для безопасности полетов. Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

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

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово тронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки.

Серьезное телесное повреждение. Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

- требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или
- связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию и преемственность ответственности, руководящие принципы и процедуры, которые необходимы для достижения приемлемого уровня безопасности полетов, установленного в Правительственной программе

безопасности полетов, в отношении деятельности организаций гражданской авиации и других вопросов, предусмотренных Авиационными правилами Гражданской авиации Туркменистана.

Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов. Планируемая или предполагаемая целевая установка для показателя(ей) эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период.

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

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

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

Глава 2 Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации.

Примечание 1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) добавления 1 представляют собой основу ГосПБП.

Примечание 2. Основные принципы управления безопасностью полетов, применяемые к процессу медицинского заключения в отношении обладателей свидетельств, содержатся в «Положение об авиационной медицине при выдаче свидетельств авиационному персоналу в гражданской авиации Туркменистана».

2.1. В Туркменистане в области гражданской авиации принимается Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации для управления безопасностью полетов в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана включает следующие компоненты:

- государственную политику и цели обеспечения безопасности полетов;
- управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне;
- обеспечение безопасности полетов на государственном уровне;
- популяризацию вопросов безопасности полетов на государственном уровне.

2.2. Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана состоит из 4 компонентов и 11 элементов:

I. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов:

- Законодательные рамки государства в области безопасности полетов.
- Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов.
- Расследование авиационных происшествий и инцидентов.
- Правоприменительная политика.

II. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне:

- Требования к Системе управления безопасностью полётов поставщика обслуживания в отношении обеспечения безопасности полетов.
- Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания.
- Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне:

III. Контроль за состоянием безопасности полетов:

- Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими.

- Ориентирование контроля на наиболее проблемные или требующие дополнительной проверки области на основе данных о безопасности полетов.

IV. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне:

- Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение.
- Внешняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и её распространение.

2.3. Государственная программа безопасности полетов гражданской авиации Туркменистана требует внедрения системы управления безопасностью полётов и дальнейшее усовершенствование её поставщиками обслуживания.

2.4. АГАТ устанавливает правоприменительную политику, определяющую условия и обстоятельства, при которых имеющим СУБП поставщикам обслуживания в рамках собственной СУБП разрешается самостоятельно рассматривать и разрешать определенные проблемы в области безопасности полетов приемлемым для АГАТ образом.

Глава 3 Система управления безопасностью полётов.

3.1. Система по управлению безопасностью полётов состоит из 4 компонентов и 12 элементов, отражающих требования к внедрению Системы управления безопасностью полётов:

а) Политика и цели обеспечения безопасности полетов:

- Обязательства и ответственность руководства.
- Иерархия ответственности за безопасность полетов.
- Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
- Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
- Документация по Системе управления безопасностью полётов.

б) Управление рисками для безопасности полетов:

- Выявление источников опасности.
- Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

в) Обеспечение безопасности полетов:

- Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.
- Осуществление изменений.
- Постоянное совершенствование Системы управления безопасностью полётов.

г) Популяризация вопросов безопасности полетов:

- Подготовка кадров и обучение.
- Обмен информацией о безопасности полетов.

Глава 4 Описание и содержание 4 компонентов и 12 элементов Системы управления безопасностью полётов.

4.1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов.

4.1.1. Обязательства и ответственность руководства.

Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с международными и национальными требованиями. Политика в области обеспечения безопасности полетов:

- отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полетов;
- содержит заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;
- включает процедуры отчетности в области безопасности полетов;
- указывает, какие виды поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;
- подписывается ответственным руководителем организации;
- рассылается по всей организации в соответствии с требованиями к документированию управленческой деятельности организации;
- периодически пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

4.1.2. Иерархия ответственности за безопасность полетов.

Поставщик обслуживания:

- определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несет окончательную ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования Системы управления безопасностью полётов;
- устанавливает иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей структурных подразделений по безопасности полетов;
- определяет ответственность всех руководителей структурных подразделений организации, а также ответственность сотрудников организации по эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках реализации, внедрения и поддержания Системы управления безопасностью полётов;

- документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации обязанности, иерархию ответственности и полномочия в области обеспечения безопасности полетов;
- определяет уровень руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов.

4.1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

Поставщик обслуживания назначает руководителя, отвечающего за безопасность полетов и обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования Системы управления безопасностью полётов, который имеет сертификат по обучению образовательного курса Системы управления безопасностью полётов.

4.1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки с планами мероприятий на случай аварийной обстановки организаций, с которыми он взаимодействует при предоставлении им своих услуг.

4.1.5. Документация по Системе управления безопасностью полётов.

4.1.5.1. Поставщик обслуживания разрабатывает план внедрения Системы управления безопасностью полётов, в котором определяется подход организации к управлению безопасностью полетов, обеспечивающий достижение организацией ее целей в области безопасности полетов.

4.1.5.2. Поставщик обслуживания разрабатывает и ведет документацию по Системе управления безопасностью полётов, содержащую следующую информацию:

- политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- требования к Системе управления безопасностью полётов;
- процессы и процедуры Системы управления безопасностью полётов;
- иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур Системы управления безопасностью полётов;
- результаты функционирования Системы управления безопасностью полётов.

4.1.5.3. Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет руководство по управлению безопасности полётов, являющееся частью документации по Системе управления безопасностью полётов.

4.2. Управление рисками для безопасности полетов.

4.2.1. Выявление источников опасности.

4.2.1.1. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий выявление источников опасности, связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

4.2.1.2. Выявление источников опасности основывается на сочетании реагирующих, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

4.2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

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

4.3. Обеспечение безопасности полетов.

4.3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

4.3.1.1. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля рисков для безопасности полетов.

4.3.1.2. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов устанавливается по отношению к показателям и целевым уровням эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках Системы управления безопасностью полётов.

4.3.2. Осуществление изменений.

Поставщик обслуживания разрабатывает и осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые влияют на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами:

- определяет риски для безопасности полетов и управляет такими рисками.

4.3.3. Постоянное совершенствование Системы управления безопасностью полётов.

Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку эффективности процессов в рамках своей Системы управления безопасностью полётов в целях дальнейшего повышения общей эффективности Системы управления безопасностью полётов.

4.4. Популяризация вопросов безопасности полетов.

4.4.1. Подготовка кадров и обучение.

Поставщик обслуживания разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает подготовку и квалификацию сотрудников организации для выполнения ими своих обязанностей в рамках Системы управления безопасностью полётов.

4.4.2. Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования Системы управления безопасностью полётов.

4.4.3. Годовые планы проведения занятий в рамках Системы управления безопасностью полётов всех сотрудников организации.

4.5. Обмен информацией о безопасности полетов.

Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- обеспечивают ознакомление сотрудников с Системой управления безопасностью полётов в объеме, пропорциональном занимаемым ими должностям;
- предоставляют значимую (существенную) с точки зрения безопасности полетов информацию;
- разъясняют причины принятия конкретных действий по обеспечению безопасности полетов;
- разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

4.6. Поставщики обслуживания внедряют Систему управления безопасностью полетов на основе Государственной программы безопасности полетов Туркменистана и настоящих правил, и предоставляют свои Руководства по управлению безопасностью полетов в АГАТ для согласования.

4.7. Руководство по управлению безопасности полетов поставщика обслуживания выпускается в двух экземплярах. Один экземпляр – поставщику обслуживания, другой идентичный экземпляр – АГАТ.

4.8. Для правильности и адекватности Системы управления безопасностью полётов требованиям Главы 4 настоящих Правил, Управление стандартов безопасности полетов Агентства «Туркменховаёллары» осуществляет надзор за обеспечением безопасности полётов поставщиков обслуживания. Управление стандартов безопасности полетов осуществляет свою деятельность на основании Положения, утверждённого руководителем АГАТ.

4.9. Задачами надзора являются:

- оценка Руководства по управлению безопасностью полетов на соответствие требованиям Воздушного кодекса Туркменистана, Авиационным правилам Туркменистана, международным обязательствам Туркменистана;
- определение возможностей эффективности Руководства по управлению безопасностью полетов поставщика обслуживания;
- рассмотрение иных задач, поставленных при проведении экспертизы Системы управления безопасностью полётов поставщика обслуживания.

4.10. Для проведения надзора Системы управления безопасностью полётов поставщика обслуживания, указанных в пункте 4.8. настоящих Правил, АГАТ может приглашать специалистов из других государств и международных организаций.

4.11. Обязательной частью системы управления безопасностью полетов является Руководство по управлению безопасностью полетов согласно требованиям данных правил, которое должно быть согласовано с АГАТ.

4.12. Любые изменения и дополнения в Руководство по безопасности полетов согласовываются с АГАТ.

4.13. АГАТ издаёт рекомендации по основным требованиям к Системе управления безопасностью полетов, утверждённые руководителем АГАТ. Рекомендации предназначены для оказания практической помощи в реализации системного подхода к решению вопросов управления безопасностью полетов.

Глава 5 Сбор, анализ данных о безопасности полётов и обмен.

5.1. Поставщики обслуживания, деятельность которых связана с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасностью, обязаны оповестить АГАТ об авиационных событиях, перебоях в работе, неисправностях, ошибках и других чрезвычайных ситуациях, возникших в процессе эксплуатации, обслуживания, ремонта или производства воздушного судна, деятельности аэродрома или аэронавигационного обслуживания, если такое событие повлияло или могло повлиять на обеспечение безопасности полетов.

5.2. С целью определения опасных факторов, докладов о событиях, которые могут или могли потенциально повлиять на безопасность выполнения полетов, а также для обмена опытом в вопросах безопасности полетов среди авиационного персонала, в организациях гражданской авиации создается система добровольных сообщений.

5.3. Руководитель АГАТ, ответственный за внедрение Государственной программы безопасности полетов Туркменистана, имеет доступ к соответствующей информации, имеющейся в системах представления данных об авиационных событиях, перебоях в работе, неисправностях, ошибках и других чрезвычайных ситуациях, возникших в процессе эксплуатации, обслуживания, ремонта или производства воздушного судна, деятельности аэродрома или аэронавигационного обслуживания.

5.4. В АГАТ создаётся и ведётся база данных о безопасности полетов.

5.5. Поставщики обслуживания ежемесячно предоставляют в АГАТ отчёт по безопасности полётов для мониторинга, управления и поддержания функционирования базы данных о безопасности полётов.

5.6. АГАТ при анализе информации, содержащейся в его базе данных:

- выявляет опасные факторы и оценку факторов риска в обеспечении безопасности полетов;
- осуществляет мониторинг и измерение эффективности в обеспечении безопасности полётов;
- в случае выявления информации, представляющей интерес для других государств и поставщиков обслуживания, АГАТ направляет такую информацию о безопасности полетов этим государствам и поставщикам обслуживания.

Добавление 1. Критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) (см. главу 3).

Примечание 1. Инструктивный материал по критическим элементам системы, которая позволяет выполнять контроль за обеспечением безопасности полетов в отношении организации, содержится в Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А.

Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой (Дос 9734).

Примечание 2. Термин "соответствующие полномочные органы или ведомства" используется как родовое понятие и включает все полномочные органы, ответственные за организацию управления безопасностью полетов и контроля за обеспечением безопасности полетов, которые могут быть созданы государствами как отдельные учреждения, такие как ведомства гражданской авиации, аэропортовые полномочные органы, органы ОВД, полномочный орган по расследованию авиационных событий и метеорологический полномочный орган.

Примечание 3. КЭ системы ГКБП применяются, в соответствующих случаях, к полномочным органам, выполняющим функции надзора за обеспечением безопасности полетов, а также к полномочным органам, осуществляющим расследование авиационных событий или другие виды государственной деятельности по управлению безопасностью полетов.

Примечание 4. Положения, касающиеся контроля за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов, содержатся в добавлении 5 к части I и добавлении I к части III Государственных авиационных правил «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана».

1. Основное авиационное законодательство (КЭ-1).

1.1 Туркменистан принимает всеобъемлющий и эффективный закон об авиации, соизмеримый с масштабами и сложностью их авиационной деятельности и соответствующий требованиям, содержащимся в Конвенции о международной гражданской авиации, который позволяет осуществлять контроль и управление деятельностью в области безопасности гражданской авиации и обеспечивать соблюдение правил через соответствующие полномочные органы или ведомства, созданные для этих целей.

Примечание. Это включает обеспечение актуальности Воздушного кодекса и его соответствия деятельности государства в этой области.

1.2 Воздушный кодекс предусматривает доступ персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, к воздушным судам, производственной деятельности, средствам и службам, персоналу и соответствующей учетной документации, если применимо, лиц и организаций, осуществляющих авиационную деятельность.

2. Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2).

Данные правила, вводящие минимальные национальные требования, вытекающие из Воздушного кодекса, в отношении стандартизированных эксплуатационных процедур, продуктов, услуг, оборудования и инфраструктуры в соответствии с Государственными авиационными правилами Туркменистана.

Примечание. Термин "правила" используется как родовое понятие и включает инструкции, правила, указы, директивы, своды законов, требования, политику и распоряжения, не ограничиваясь перечисленным.

3. Государственная система и функции (КЭ-3).

3.1 Государство создаёт, по необходимости, соответствующие полномочные органы или ведомства (АГАТ), которые располагают достаточным квалифицированным персоналом и адекватными финансовыми ресурсами для управления безопасностью полетов.

3.2 АГАТ имеет функции и цели в области безопасности полетов для выполнения своих обязанностей по управлению безопасностью полетов.

Примечание. Это предусматривает участие АГАТ в конкретной деятельности по управлению безопасностью полетов в государстве и определении роли, ответственности и взаимоотношений этих организаций.

3.3 Рекомендация. АГАТ принимает необходимые меры, например, в части вознаграждения и условий службы, для обеспечения найма и сохранения квалифицированного персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.4 АГАТ обеспечивает предоставление персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов, инструктивного материала, в котором рассматриваются вопросы этики, умения вести себя и предупреждения фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

3.5 Рекомендация. АГАТ использует соответствующую методику для определения своих штатных потребностей в отношении персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, с учетом масштабов и сложности деятельности гражданской авиации.

Примечание. Кроме того, добавление 5 к части I и добавление 1 к части III Государственных авиационных правил «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана» предусматривают использование эксплуатантом соответствующей методики для определения его требований к укомплектованию инспекторским составом. Инспекторы относятся к персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

4. Квалифицированный технический персонал (КЭ-4).

4.1 АГАТ устанавливает минимальные требования к квалификации технического персонала, осуществляющего функции в области безопасности полетов, и предусматривает надлежащую начальную подготовку и переподготовку для поддержания и повышения его квалификации на желательном уровне.

4.2 АГАТ вводит систему учета подготовки технического персонала.

5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации (КЭ-5).

5.1 АГАТ предоставляет техническому персоналу надлежащие средства, всеобъемлющие и обновленные технические и инструктивные материалы и процедуры, важную с точки зрения безопасности полетов информацию, инструменты и оборудование, а также, в соответствующих случаях, транспортные средства для эффективного и упорядоченного выполнения своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов в соответствии с установленными процедурами.

5.2 АГАТ предоставляет авиационной отрасли технический инструктивный материал по выполнению соответствующих правил.

6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению (КЭ-6).

АГАТ вводит документально оформленные процессы и процедуры для обеспечения того, чтобы лица и организации, выполняющие авиационную деятельность, отвечали установленным требованиям, прежде чем им будет разрешено осуществлять права, предусмотренные свидетельством, сертификатом, разрешением или утверждением на проведение соответствующей авиационной деятельности.

7. Обязательства по надзору (КЭ-7).

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

8. Разрешение проблем безопасности полетов (КЭ-8).

8.1 АГАТ использует документально оформленный процесс для принятия соответствующих действий, включая правоприменительные меры, в целях разрешения выявленных проблем безопасности полетов.

8.2 АГАТ обеспечивает своевременное разрешение выявленных проблем безопасности полетов посредством системы, в рамках которой контролируется и регистрируется достигнутый прогресс, включая действия, предпринятые лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, по разрешению этих проблем.

Добавление 2. Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП).

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

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

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

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

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:

1.1 Обязательства руководства.

1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.

1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

1.5 Документация по СУБП.

2. Управление рисками для безопасности полетов:

2.1 Выявление источников опасности.

2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

3. Обеспечение безопасности полетов:

3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

3.2 Осуществление изменений.

3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов:

4.1 Подготовка кадров и обучение.

4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов.

1.1 Обязательства руководства.

1.1.1 Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с международными и национальными требованиями. Политика в области обеспечения безопасности полетов:

- a) отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полетов, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов;
- b) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;
- c) включает процедуры отчетности в области безопасности полетов;
- d) четко указывает, какие виды поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;
- e) подписывается ответственным руководителем организации;
- f) рассылается по всей организации с утверждающей надписью на видном месте;
- g) периодически пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

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

- a) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и определения ее показателей, как предусмотрено п. 3.1.2;
- b) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;
- c) доводятся до сведения всей организации;
- d) периодически пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

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

1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания:

- a) определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несет ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП;
- b) устанавливает четкую иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность старших руководителей за безопасность полетов;
- c) определяет обязанности всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности организации в области обеспечения безопасности полетов;
- d) документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации, иерархию ответственности, обязанности и полномочия в области обеспечения безопасности полетов;
- e) определяет уровень руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов.

1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

Поставщик обслуживания назначает руководителя, отвечающего за безопасность полетов и обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП.

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

1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

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

1.5 Документация по СУБП.

1.5.1 Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет руководство по СУБП, содержащую следующую информацию:

- a) политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- b) требования к СУБП;
- c) процессы и процедуры СУБП; и
- d) иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП.

1.5.2 Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет документацию оперативного учета по СУБП, являющееся частью документации по СУБП.

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

2. Управление рисками для безопасности полетов.

2.1 Выявление источников опасности.

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

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

2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

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

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

3. Обеспечение безопасности полетов.

3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

3.1.1 Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля рисков для безопасности полетов.

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

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

3.2 Осуществление изменений.

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

3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

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

4. Популяризация вопросов безопасности полетов.

4.1 Подготовка кадров и обучение.

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

4.1.2 Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- a) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- b) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- c) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- d) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

Добавление 3. Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников.

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

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

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

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

1. Общие принципы.

1.1 Посредством национального законодательства, правил и политики, направленных на защиту данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, необходимо, чтобы:

- a) был обеспечен приемлемый баланс между необходимостью защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов и необходимостью надлежащего отправления правосудия;
- b) данные и информация о безопасности полетов и соответствующие источники были защищены в соответствии с настоящим добавлением;
- c) были оговорены условия, при которых данные, информация о безопасности полетов и соответствующие источники подлежат защите;
- d) данные и информация о безопасности полетов остались доступными в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

Примечание. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников не ставит целью вмешательство в процесс надлежащего отправления правосудия или в процесс поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

1.2 В том случае, когда согласно «Правил расследования авиационных событий» назначается расследование, следующие пункты:

- a) все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;
- b) всю переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- c) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц – участников авиационного события;
- d) записи бортовых речевых самописцев и расшифровку таких записей;
- e) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением;
- f) записи бортовых регистраторов визуальной обстановки в кабине экипажа и любую часть таких записей или их расшифровки;
- g) мнения, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев,

относящиеся к расследованию авиационных событий, подлежат предусмотренным в указанном пункте мерам защиты, а не мерам защиты, обеспечиваемым настоящим Правилам.

2. Принципы защиты.

2.1 АГАТ гарантирует, что данные или информация о безопасности полетов не используются:

- a) для проведения дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении сотрудников, эксплуатационного персонала или организаций;
- b) для предания гласности; или
- c) в любых целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов; за исключением случаев, когда применяется принцип освобождения.

2.2 Необходимо обеспечивать защиту данных, информации о безопасности полетов и соответствующих источников, гарантируя, что:

- a) защита определяется с учетом характера данных и информации о безопасности полетов;

- b) для защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников вводится официальная процедура;
- c) данные и информация о безопасности полетов не будут использоваться в других целях, помимо тех, для которых они собирались;
- d) при условии применения принципа освобождения для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства данные и информация о безопасности полетов будут использоваться лишь при наличии соответствующих официальных гарантий.

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

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

3. Принципы освобождения.

Освобождение от защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников предоставляется только в тех случаях, когда Министерство промышленности и коммуникации Туркменистана или другой компетентный полномочный орган:

- a) определяет, что имеются факты и обстоятельства, обоснованно свидетельствующие о том, что событие возможно вызвано действием или упущением, которое, согласно законодательству, представляет собой крайнюю халатность, преднамеренное нарушение или преступные действия;
- b) в результате рассмотрения данных или информации о безопасности полетов приходит к выводу о том, что их раскрытие необходимо для надлежащего отправления правосудия и что важность их раскрытия превосходит те отрицательные последствия внутри Туркменистана и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для сбора и наличия данных и информации о безопасности полетов в будущем; или
- c) в результате рассмотрения данных или информации о безопасности полетов приходит к выводу о том, что их раскрытие необходимо для поддержания или повышения уровня безопасности полетов и что важность их раскрытия превосходит те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для сбора и наличия данных и информации о безопасности полетов в будущем.

Примечание 1. При принятии указанного решения компетентный полномочный орган принимает во внимание согласие источника данных и информации о безопасности полетов.

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

4. Раскрытие информации.

4.1 При разногласиях с законом о праве на информацию, в контексте запросов о раскрытии информации, в ПРАС (Правила расследования авиационных событий) Туркменистана установлены исключения, не позволяющие раскрытие информации, для гарантирования неприкосновенной конфиденциальности добровольно представленных данных и информации о безопасности полетов.

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

4.2 В тех случаях, когда раскрытие информации осуществляется в соответствии с разделом 3, гарантируется, то, что:

- a) раскрытие соответствующих данных личного характера, содержащихся в данных и/или информации о безопасности полетов, осуществляется в соответствии с нормами права, охраняющими неприкосновенность личной жизни; или
- b) раскрытие данных и/или информации о безопасности полетов осуществляется в обезличенной, краткой или сводной форме.

5. Обязанности хранителя данных и информации о безопасности полетов.

Необходимо назначение в каждой ССОДБП хранителя информации, который обеспечивает защиту данных и информации о безопасности полетов в соответствии с применимыми положениями настоящего добавления.

Примечание. Хранитель информации может означать лицо или организацию.

6. Защита зарегистрированных данных.

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

***Примечание 2.** Положения о защите записей бортового самописца и записей, представляемых органами управления воздушным движением, в ходе расследований, проводимых в соответствии с Правилами расследования авиационных событий, содержатся в указанном документе. Положения о защите записи бортовых самописцев во время нормальных операций содержатся в Государственных авиационных правилах «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана».*

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

6.2 В национальном законодательстве, в Государственных авиационных правилах и других документах рассматривают записи окружающей обстановки на рабочем месте как конфиденциальные защищенные данные, подпадающие под действие принципов защиты и освобождения, указанных в настоящем добавлении.