

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
КАБИНЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

608 Об утверждении Государственной программы по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан

В соответствии со статьей 85 Воздушного кодекса Республики Узбекистан и постановлением Президента Республики Узбекистан от 15 июля 2013 года № ПП–2003 «Об утверждении планов разработки нормативно-правовых и иных актов, направленных на реализацию отсылочных норм законов» Кабинет Министров **постановляет:**

1. Утвердить Государственную программу по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан согласно приложению.

2. Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов совместно с заинтересованными организациями в трехмесячный срок привести свои нормативно-правовые акты в соответствие с настоящим постановлением.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан Б.И. Закирова.

**Премьер-министр
Республики Узбекистан**

Ш. МИРЗИЁЕВ

г. Ташкент,
17 декабря 2014 г.,
№ 346

ПРИЛОЖЕНИЕ
к постановлению Кабинета Министров
от 17 декабря 2014 года № 346

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА
по обеспечению безопасности полетов воздушных судов
гражданской авиации Республики Узбекистан**

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Государственная программа по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан (далее — Программа) в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Узбекистан, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее — ИКАО), изложен-

ных в Приложении 19 «Управление безопасностью полетов» к Конвенции о международной гражданской авиации (далее — Конвенция), определяет условия и порядок обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан.

Целью настоящей Программы является достижение приемлемого уровня безопасности полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан.

2. Положения Программы распространяются на эксплуатантов воздушных судов (авиакомпаний) и сертифицированных аэродромов, сертифицированных учебных заведений, организации по техническому обслуживанию воздушных судов и обслуживанию воздушного движения (далее — поставщики обслуживания).

3. В настоящей Программе применяются следующие основные понятия:
авиационный инцидент — события, не приведшие к гибели людей, значительному повреждению, разрушению или утрате воздушного судна;

авиационные правила Республики Узбекистан — обязательные для соблюдения нормативно-правовые акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства Республики Узбекистан и деятельности в области авиации;

авиационное происшествие — событие, происшедшее при использовании воздушного судна с целью выполнения полета, связанное с нарушением нормального функционирования этого судна, его экипажа, другого авиационного персонала или связанное с воздействием внешних условий и приведшее к гибели людей, значительному повреждению, разрушению или утрате воздушного судна;

безопасность полетов — такое состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются;

Государственная программа по обеспечению безопасности полетов — комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов;

гражданская авиация Республики Узбекистан — авиация, не входящая в состав государственной и экспериментальной авиаций;

опасность (угроза) — состояние, объект или деятельность, являющиеся потенциальной причиной нанесения увечий персоналу, повреждения оборудования или конструкций, материальных потерь, снижения способности выполнить предписанные функции;

приемлемый уровень безопасности полетов — минимальный уровень обеспечения безопасности полетов воздушных судов в гражданской авиации Республики Узбекистан, предусмотренный Государственной программой по обеспечению безопасности полетов;

превентивность — это такой подход, который предусматривает защиту системы посредством определения опасной ситуации, меры по управле-

нию и снижению риска до того, как произойдут события, влияющие на безопасность;

риск для безопасности полетов — предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности;

сборник аэронавигационной информации (далее — АИР) — выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации;

сертифицированный аэродром — аэродром, эксплуатант которого получил сертификат аэродрома;

сертификат аэродрома — сертификат, выдаваемый соответствующим полномочным органом на эксплуатацию аэродрома на основании установленных правил;

сертифицированное учебное заведение — учебное заведение, сертифицированное Госавианадзором для проведения подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиаперсонала;

стандарты ИКАО — любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности и регулярности аэронавигации, которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции;

система управления безопасностью полетов — системный подход к управлению безопасностью, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры;

эксплуатант аэродрома — юридическое лицо или гражданин Республики Узбекистан, а также другого государства в соответствии с международными договорами Республики Узбекистан, которому данный аэродром принадлежит на праве собственности (владелец аэродрома), по договору аренды или на иных основаниях, предусмотренных законодательством Республики Узбекистан, и имеющее сертификат соответствия аэродрома;

эксплуатант воздушного судна — юридическое или физическое лицо, владеющее воздушным судном на праве собственности или ином вещном праве, способность которого осуществлять эксплуатацию этого воздушного судна подтверждена сертификатом эксплуатанта.

Глава 2. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов

§ 1. Законодательные основы государства в области безопасности полетов

4. Деятельность гражданской авиации Республики Узбекистан регламентируется Конституцией и законами Республики Узбекистан, постановлениями

палат Олий Мажлиса Республики Узбекистан, указами, постановлениями и распоряжениями Президента Республики Узбекистан, постановлениями Кабинета Министров Республики Узбекистан, авиационными правилами Республики Узбекистан, а также стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

5. Государственная инспекция Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов (далее — Госавианадзор) разрабатывает, утверждает, публикует и совершенствует Авиационные правила Республики Узбекистан. Разработка Авиационных правил Республики Узбекистан является составной частью государственных мероприятий по обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов.

6. Авиационные правила Республики Узбекистан должны отвечать требованиям законодательства Республики Узбекистан и основываться на стандартах и рекомендуемой практике ИКАО (соответствующих приложений к Конвенции). При наличии различий с требованиями стандартов и рекомендуемой практики ИКАО Госавианадзор в соответствии со статьей 38 Конвенции уведомляет об этом ИКАО.

7. Госавианадзор своевременно вносит изменения и дополнения в Авиационные правила Республики Узбекистан путем систематической проверки и обновления требований для обеспечения их соответствия законодательству Республики Узбекистан, стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

8. Авиационные правила Межгосударственного авиационного комитета (далее — МАК), разработанные и введенные в действие в соответствии с Межправительственным Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 30 декабря 1991 года, используются в качестве документов гражданской авиации Республики Узбекистан и вводятся в действие приказом начальника Госавианадзора.

Все изменения и дополнения в Авиационные правила МАК, утвержденные Советом МАК, считаются действительными с момента их введения приказом начальника Госавианадзора.

9. Приложения и руководства ИКАО, документы летной и технической эксплуатации разработчиков авиационной техники, а также последующие изменения и дополнения в эти документы могут быть введены в действие в гражданской авиации Республики Узбекистан в полном объеме или частично приказом начальника Госавианадзора.

10. Республика Узбекистан в соответствии с требованиями стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, изложенных в Приложении 15 «Служба аэронавигационной информации», публикует AIP, предназначенный для удовлетворения в международном масштабе потребностей в обмене долгосрочной аэронавигационной информацией, необходимой для обеспечения аэронавигации.

11. Метеорологическое обеспечение гражданской авиации Республики Узбекистан и международной аэронавигации осуществляет уполномоченный государством метеорологический орган в соответствии с требованиями стан-

дартов и рекомендуемой практики ИКАО, изложенных в Приложении 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации», и Технического регламента Всемирной метеорологической организации.

12. В целях осуществления оперативного контроля за обеспечением безопасности полетов Госавианадзор издает приказы, указания и предписания, обязательные для исполнения поставщиками обслуживания.

13. Поставщики обслуживания разрабатывают и вводят в действие собственные документы, уровень требований которых не должен быть ниже требований нормативно-правовых актов Республики Узбекистан.

14. Документы, разрабатываемые поставщиками обслуживания, имеют статус локального характера и распространяются только на эти организации.

15. Выполнение требований Авиационных правил Республики Узбекистан является обязательным. Однако, в исключительных случаях, при наличии непреодолимых географических или других причин отдельные требования могут не выполняться при условии, что эти отклонения компенсируются введением мероприятий, которые обеспечивают эквивалентный уровень безопасности полетов.

В этих случаях заинтересованные поставщики обслуживания должны подготовить заключение об обеспечении эквивалентного уровня безопасности полетов, согласовать его с Госавианадзором и опубликовать в документах по обеспечению безопасности полетов.

16. Госавианадзор составляет перечень нормативно-правовых и иных актов в сфере гражданской авиации Республики Узбекистан и публикует его на официальном веб-сайте (www.uzcaa.uz).

§ 2. Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов

17. Безопасность полетов является наивысшим приоритетом во всей деятельности гражданской авиации Республики Узбекистан и неотъемлемой частью национальной безопасности Республики Узбекистан.

18. Целью обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан является деятельность, осуществляемая органами государственной власти Республики Узбекистан, Госавианадзором, поставщиками обслуживания и иным авиационным персоналом, другими юридическими и физическими лицами, направленная на предотвращение нанесения вреда жизни или здоровью граждан, государственному имуществу и окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц, способствующая безопасности полетов в международной аэронавигации.

19. Госавианадзор является авиационной администрацией гражданской авиации Республики Узбекистан в области обеспечения безопасности полетов и регулирования воздушного движения.

20. Госавианадзор разрабатывает, внедряет и совершенствует стратегию

системы управления безопасностью полетов и процессы, гарантирующие поддержание ее приемлемого уровня в авиационной деятельности, соответствующего национальным и международным стандартам.

21. Госавианадзор осуществляет организацию и обеспечение работ по сертификации в порядке, установленном законодательством, организацию лицензирования деятельности по обслуживанию воздушных судов в аэропортах, связанной с выполнением воздушных перевозок, в пределах своей компетенции контролирует организацию обслуживания воздушного движения и использования воздушного пространства Республики Узбекистан.

22. Госавианадзор разрабатывает положения по управлению безопасностью полетов и внедряет их в деятельность гражданской авиации Республики Узбекистан. На инспекторский персонал Госавианадзора возлагаются определенная ответственность и обязательства по развитию и разработке стратегии безопасности полетов и ее выполнения.

§ 3. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

23. Каждое авиационное происшествие или инцидент, произошедший с воздушным судном гражданской авиации в Республике Узбекистан, подлежит обязательному расследованию.

24. Полномочным органом по организации и проведению расследования авиационных происшествий и инцидентов является Госавианадзор.

Госавианадзору, в соответствии с Приложением 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции, предоставляется независимость в проведении расследования.

25. Организация и расследование авиационных происшествий и инцидентов проводится в соответствии с Воздушным кодексом Республики Узбекистан и Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан (далее — ПРАПИ), утвержденными постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 27 декабря 2000 г. № 505.

26. Основной целью расследования авиационных событий является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. По результатам расследования вырабатываются рекомендации по обеспечению безопасности полетов. Основное внимание при расследовании происшествий и инцидентов должно быть направлено на обеспечение эффективного контроля за факторами риска.

Отчеты по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов направляются всем заинтересованным поставщикам обслуживания, министерствам и ведомствам Республики Узбекистан.

27. В соответствии с положениями Приложения 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции Госавианадзор представляет в ИКАО информацию об авиационных происшествиях, произошед-

ших с воздушными судами с максимальной взлетной массой более 2250 кг и об авиационных инцидентах (с воздушными судами массой более 5700 кг), имеющую важное значение для целей обеспечения безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий.

28. Госавианадзор в соответствии с требованиями ПРАПИ внедряет систему разработки и реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов.

29. Поставщики обслуживания могут проводить внутренние расследования опасных факторов, не подлежащих обязательному расследованию в соответствии с требованиями ПРАПИ. Порядок расследования таких опасных факторов определяется внутриведомственными документами поставщиков обслуживания.

30. Расследование авиационных происшествий и инцидентов проводится специалистами Госавианадзора, прошедшими специальную подготовку по их расследованию.

Подготовка специалистов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов включает в себя: начальную подготовку, подготовку на рабочих местах, базовый и продвинутый курсы по расследованию авиационных происшествий, которые дополняются специализированными курсами.

Подготовка специалистов по расследованию у поставщиков обслуживания проводится в учебных заведениях по программе, утвержденной Госавианадзором, или на специальных курсах, организованных при Госавианадзоре.

31. Для эффективного проведения анализа получаемой информации Госавианадзор и поставщики обслуживания создают систему хранения информации об авиационных происшествиях, инцидентах и опасных факторах в виде базы данных.

§ 4. Правоприменительная политика

32. Каждый аспект деятельности гражданской авиации регламентируется нормативно-правовыми актами Республики Узбекистан.

Летный состав, а также лица, осуществляющие организацию и обслуживание воздушного движения и техническое обслуживание воздушных судов, должны иметь действующие свидетельства специалистов гражданской авиации Республики Узбекистан.

Эксплуатанты воздушных судов (авиакомпания), аэродромы, организации по техническому обслуживанию воздушных судов и учебные заведения должны иметь сертификаты соответствия, а воздушные суда — сертификат летной годности в соответствии с установленными требованиями.

33. Госавианадзор имеет полномочия приостанавливать, прекращать, аннулировать действия выданных сертификатов и свидетельств в установленном законодательством порядке.

34. Выполнение требований законодательства по обеспечению безопасности полетов является обязательным, за их нарушение персонал и постав-

щики обслуживания несут ответственность в установленном законодательством порядке.

Глава 3. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне

§ 1. Требования к системе управления безопасностью полетов поставщиков обслуживания в отношении обеспечения безопасности полетов

35. Система управления безопасностью полетов (далее — СУБП) предназначена для того, чтобы поставщики обслуживания осуществляли организационный и упорядоченный подход к управлению безопасностью полетов с целью достижения приемлемого уровня безопасности при производстве полетов.

36. Поставщики обслуживания вводят СУБП, которая, как минимум:

- а) определяет риски для безопасности полетов;
- б) обеспечивает реализацию необходимых действий по устранению недостатков в целях поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;
- в) предусматривает постоянный контроль и регулярную оценку обеспечиваемого уровня безопасности полетов;
- г) имеет своей целью постоянное повышение общего уровня безопасности полетов.

37. В рамках СУБП поставщиками обслуживания определяется иерархия ответственности в вопросах безопасности полетов по всей организации. Высшее руководство поставщиков обслуживания несет персональную ответственность за безопасность полетов.

38. В рамках своей СУБП поставщики обслуживания создают систему документации по безопасности полетов, предназначенную для руководства и использования эксплуатационным персоналом.

39. Руководители поставщиков обслуживания осуществляют управление безопасностью полетов в своих организациях. Успешное управление безопасностью полетов является функциональной обязанностью руководителей всех уровней, требующей постоянного контроля.

40. Создание СУБП поставщиками обслуживания должно базироваться на четырех составляющих элементах:

- а) политика безопасности полетов и ее цели;
- б) определение угроз безопасности полетов и управление рисками;
- в) обеспечение безопасности полетов;
- г) повышение уровня безопасности полетов.

41. Внедрение СУБП поставщиками обслуживания должно осуществляться поэтапно для того, чтобы определить последовательность управленческих шагов и эффективно управлять объемами работы при ее внедрении.

42. Внедрение СУБП предусматривает четыре этапа.

Этап 1.

Разработка плана реализации и интегрирования требований СУБП в деятельность поставщиков обслуживания и схему ответственности за ее внедрение:

- а) определение ответственного исполнителя и степени его ответственности за безопасность полетов;
- б) определение лица (или группы планирования), ответственного за внедрение СУБП внутри организации;
- в) описание СУБП поставщика обслуживания;
- г) проведение анализа существующих ресурсов организации и их соответствия национальным и международным требованиям внедрения СУБП;
- д) разработка плана внедрения СУБП, в котором отражаются этапы процесса внедрения СУБП на основе национальных требований, международных стандартов и рекомендуемой практики, результатах проведенного анализа несоответствий установленным требованиям;
- е) разработка необходимой документации, относящейся к политике в области управления безопасностью полетов и ее целям;
- ж) разработка и определение средств обмена информацией в системе управления безопасностью полетов авиации.

Этап 2.

Реализация на практике тех элементов плана внедрения СУБП, которые относятся:

- а) к определению угрозы безопасности полетов и управлению рисками;
- б) к подготовке персонала по внедрению составляющих СУБП авиации и по идентификации угрозы безопасности полетов и управлению рисками.

Этап 3.

Реализация на практике тех составляющих плана внедрения СУБП, которые относятся к:

- а) идентификации угрозы безопасности полетов и управлению риском;
- б) обучению по применению превентивных мер;
- в) документации по превентивным мерам.

Этап 4 включает в себя:

- а) обеспечение безопасности полетов в процессе эксплуатации, предусматривающее разработку приемлемого уровня (уровней) безопасности полетов, ее целей и критериев, а также постоянное усовершенствование системы управления безопасностью полетов;
- б) планирование ответных действий в случае возникновения аварийной ситуации;
- в) проведение обучения, необходимого для обеспечения безопасности полетов в процессе эксплуатации и планирования ответных действий в случае возникновения аварийной ситуации;
- г) подбор документации по обеспечению безопасности полетов в процессе эксплуатации и по планированию ответных действий в случае возникновения аварийной ситуации.

§ 2. Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания

43. Надзор за внедрением и функционированием системы управления безопасностью полетов поставщиков обслуживания осуществляет Госавианадзор.

44. Поставщики обслуживания согласовывают разработанную СУБП с Госавианадзором.

45. В гражданской авиации Республики Узбекистан устанавливается приемлемый уровень безопасности полетов, который выражается следующими показателями за календарный год:

а) для эксплуатантов воздушных судов из расчета на 100000 часов полетного времени: не более 0,5 авиационных происшествий с человеческими жертвами, не более 1 (одного) авиационного происшествия без человеческих жертв, не более 50 авиационных инцидентов на воздушных судах;

б) для организаций технического обслуживания воздушных судов: не более 50 авиационных инцидентов на воздушных судах на 100000 часов полетного времени;

в) для эксплуатантов аэродромов: не более 1 (одного) столкновения с птицами на 1000 операций воздушных судов, не более 1 (одного) случая несанкционированного выезда на взлетно-посадочную полосу на 40000 операций воздушных судов;

г) для организаций обслуживания воздушного движения: не более 40 авиационных инцидентов в воздушном пространстве на 100000 воздушных судов, которым было предоставлено обслуживание воздушного движения.

Глава 4. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне

§ 1. Надзор за состоянием безопасности полетов

46. Основным элементом эффективного управления безопасностью полетов является система надзора за ее обеспечением, предусматривающая проведение постоянного контроля за соответствующими аспектами деятельности поставщиков обслуживания.

47. Надзор за обеспечением безопасности полетов демонстрирует соблюдение поставщиками обслуживания установленных государством правил, нормативных положений, стандартов и процедур.

48. Государственный надзор за обеспечением безопасности полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан осуществляется Госавианадзором посредством выполнения следующих мероприятий:

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

б) проведение плановых инспекций;

в) выполнение процедур, связанных с выдачей свидетельства эксплуатанта воздушного судна, свидетельства авиационного персонала, сертификата соответствия аэродрома, утверждением (одобрением) организаций по техническому обслуживанию воздушных судов, учебных центров, назначения врачебных летно-экспертных комиссий, сертификата летной годности воздушного судна и других;

г) осуществление контроля за показателями безопасности полетов в различных секторах отрасли;

д) реагирование на случаи в организациях поставщиков обслуживания, влияющие на безопасность полетов (например, серьезные трудовые конфликты, банкротство авиакомпаний и резкое расширение или сокращение объемов работ и деятельности);

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

49. Госавианадзор разрабатывает типовые программы надзора поставщиков обслуживания и технические инструкции для инспекторского состава Госавианадзора в целях контроля соблюдения ими национальных правил, процедур и практики при обеспечении безопасности полетов во всех функциональных областях.

50. Для эффективного осуществления надзора за обеспечением безопасности полетов Госавианадзор укомплектовывается подготовленным персоналом, который по уровню образования и специальной (технической) подготовки (квалификации) должен быть не ниже инспектируемого персонала поставщиков обслуживания.

Условия и оплата труда персонала Госавианадзора, деятельность которого связана с надзором за обеспечением безопасности полетов, должны соответствовать его образованию, квалификации и опыту и быть сопоставимыми с условиями оплаты персонала поставщиков обслуживания, деятельность которого проверяется.

51. Инспекторский состав Госавианадзора при осуществлении надзора за обеспечением безопасности полетов в пределах своей компетенции имеет право:

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

выдавать проверяемым организациям поставщиков обслуживания предписания об устранении выявленных нарушений, угрожающих безопасности полетов;

приостанавливать действие свидетельства специалистов гражданской авиации Республики Узбекистан, если их действия и уровень подготовки

могут угрожать безопасности полетов, с информированием об этом их непосредственных руководителей и руководства Госавианадзора;

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

вносить руководству Госавианадзора предложения по приостановлению или аннулированию действующих сертификатов (свидетельств), выданных Госавианадзором, в случае выявления несоответствий, угрожающих безопасности полетов в установленном законодательством порядке.

Законные требования должностных лиц Госавианадзора обязательны для исполнения проверяемыми организациями поставщиков обслуживания.

52. Результаты инспекции по отдельным направлениям деятельности поставщика обслуживания фиксируются соответствующими отчетами (справками), на основании которых оформляется итоговый акт проверки поставщика обслуживания. Форма оформляемых отчетов (справок) и актов определяется Госавианадзором.

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

54. Поставщик обслуживания разрабатывает и внедряет внутреннюю систему контроля за состоянием безопасности полетов в организации.

55. Поставщики обслуживания для поддержания необходимого уровня безопасности полетов обеспечивают следующие мероприятия:

а) осуществление руководящим составом контроля за повседневной деятельностью организации;

б) регулярное проведение инспекционных проверок повседневной деятельности во всех областях, имеющих важное значение для обеспечения безопасности полетов;

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

г) систематический сбор данных, отражающих фактические повседневные результаты;

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

е) проведение анализов состояния безопасности полетов (исследования в области безопасности полетов);

ж) осуществление постоянной программы оперативных проверок (включая внутренние и внешние проверки аспектов безопасности);

з) информирование всего заинтересованного авиационного персонала о показателях безопасности полетов.

56. Система обязательного представления данных (донесений) об авиа-

ционных происшествиях и инцидентах с воздушными судами гражданской авиации в Республике Узбекистан основана на требованиях статьи 87 Воздушного кодекса Республики Узбекистан и ПРАПИ.

Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о нем, а равно в искажении информации, несут ответственность, предусмотренную законодательством Республики Узбекистан.

57. Донесения об авиационных происшествиях и инцидентах должностными лицами и авиационным персоналом поставщиков обслуживания осуществляются в порядке и сроки, установленные ПРАПИ, с использованием наиболее простых и эффективных средств связи.

58. Обязательные донесения экипажей воздушных судов фиксируются в бортовых журналах, а также в специальных сообщениях и донесениях, форма которых устанавливается Госавианадзором.

Обязательными формами донесений экипажей воздушных судов об особых ситуациях в полете являются:

- а) форма сообщения об авиационном инциденте;
- б) форма донесения об инциденте, связанная с воздушным движением;
- в) форма донесения о столкновениях с птицами.

59. Для содействия сбору информации, которая не всегда фиксируется в рамках системы обязательного представления данных, Госавианадзор создает систему добровольных сообщений данных об инцидентах. Порядок и форма представления данных об инцидентах определяется Госавианадзором и публикуется на официальном веб-сайте Госавианадзора www.uzcaa.uz.

Система добровольных сообщений данных об инцидентах не должна ограничиваться только информацией об авиационных инцидентах, но и предусматривать сбор сведений об опасных факторах, то есть небезопасных условиях, которые могут привести к инциденту.

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

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

61. Госавианадзор осуществляет сбор, учет и анализ представленных донесений и добровольных сообщений об авиационных инцидентах и опасных факторах. По опасным факторам, подпадающим под перечень событий, подлежащих обязательному расследованию, Госавианадзор организывает их расследование, а в отношении других опасных факторов вырабатывает профилактические мероприятия по их устранению.

62. Анализ состояния безопасности полетов основывается на результатах расследования авиационных происшествий и инцидентов и их базе

данных, осуществления различных программ по выявлению опасных факторов, надзора за деятельностью поставщиков обслуживания и предназначен для оценки состояния безопасности полетов и разработки превентивных мер.

63. Госавианадзор и поставщики обслуживания создают комиссии по безопасности полетов для объективного и качественного анализа состояния безопасности полетов и разработки профилактических мероприятий.

64. Госавианадзор готовит и выпускает ежемесячный, ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан. Анализы состояния безопасности полетов направляются в Кабинет Министров Республики Узбекистан и поставщикам обслуживания.

65. Сроки представления анализов по безопасности полетов в Кабинет Министров определяются решением соответствующего Комплекса Кабинета Министров Республики Узбекистан.

66. Поставщики обслуживания составляют полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов, составляемые поставщиками обслуживания, направляются в Госавианадзор для обобщения и принятия профилактических мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.

67. Методика составления анализов по безопасности полетов и сроки их представления поставщиками обслуживания определяются Госавианадзором.

68. Для предупреждения авиационных происшествий и обеспечения системности в работе по вопросам обеспечения безопасности полетов вводятся дни безопасности полетов.

69. Дни безопасности полетов проводятся поставщиками обслуживания не реже одного раза в месяц, в Госавианадзоре — 1 раз в год.

70. По результатам проведения Дня безопасности полетов принимаются меры по улучшению работы, устранению выявленных недостатков и повышению безопасности полетов.

71. Состояние безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан за отчетный год рассматривается на заседании соответствующего Комплекса Кабинета Министров Республики Узбекистан.

§ 3. Ориентирование надзора на наиболее проблемные области на основе данных о безопасности полетов

72. Госавианадзор при выявлении несоответствий в СУБП поставщиков обслуживания, в том числе эксплуатантов воздушных судов иностранных авиакомпаний, проводит внеочередные инспекции, проверки и обследования в тех наиболее проблемных с точки зрения безопасности полетов или требующих дополнительной проверки областях деятельности поставщиков обслуживания, которые выявлены посредством анализа данных

№ 51 (655)

— 213 —

Ст. 608, 611

об опасностях, их последствиях для производственной деятельности и результатов оценки рисков для безопасности полетов.

§ 4. Внутренняя и внешняя подготовка кадров

73. Госавианадзор разрабатывает и внедряет систему первоначальной подготовки, переподготовки и специальной (технической) подготовки инспекторского персонала.

74. Госавианадзор проводит обучение своего персонала, участвующего в надзоре за безопасностью полетов, в сертифицированных учебных заведениях, в том числе в международных, в целях получения, поддержания и повышения уровня профессиональных знаний, необходимых для надзора за безопасностью полетов.