

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

«APPROVED»

by Appendix № 2 to the order of the
State Civil Aviation Agency under the
Cabinet of Ministers
of the Kyrgyz Republic
from «05» 10 2025 year.
№ 02/433



«УТВЕРЖДЕНО»

Приложением № 2 к приказу
Государственного агентства
гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
от «05» 10 2025 года.
№ 02/433



Процедура добровольных и обязательных донесений

Mandatory and voluntary reporting procedure

Бишкек

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

Глава 0. Общие положения Chapter 0. General provisions

Настоящая Процедура добровольных и обязательных донесений разработана в целях повышения уровня безопасности полётов в гражданской авиации Кыргызской Республики путём установления единого порядка сбора, обработки, анализа и использования информации о событиях, имеющих отношение к авиационной безопасности.

Процедура основывается на положениях Авиационных правил Кыргызской Республики – 19 «Управление безопасностью полётов», Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также на требованиях Европейского Союза (EASA).

Документ определяет правила обязательного и добровольного донесения информации, устанавливает механизмы её конфиденциального использования, гарантирует защиту источников сведений и поддержку принципов «культуры справедливости». Кроме того, Процедура закрепляет обязанности авиационных организаций и Органа гражданской авиации по интеграции информации в национальную базу данных сообщений о событиях, её анализу и использованию для своевременного выявления угроз и принятия мер по снижению рисков.

Таким образом, Процедура является ключевым элементом системы управления безопасностью полётов и направлена на обеспечение непрерывного процесса выявления и устранения факторов риска, а также на формирование устойчивой культуры безопасности в авиационной отрасли Кыргызской Республики.

This Procedure on Mandatory and Voluntary Reporting has been developed with the purpose of enhancing flight safety in the civil aviation of the Kyrgyz Republic by establishing a unified system for the collection, processing, analysis, and use of information on events related to aviation safety.

The Procedure is based on the provisions of the Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic – 19 “Safety Management,” the Standards and Recommended Practices (SARPs) of the International Civil Aviation Organization (ICAO), as well as the requirements of the European Union (EASA).

The document defines the rules for mandatory and voluntary reporting of information, establishes mechanisms for its confidential use, ensures the protection of sources, and supports the principles of a “Just Culture.” In addition, the Procedure sets out the responsibilities of aviation organizations and the Civil Aviation Authority for integrating information into the national occurrence reporting database, its analysis, and its use for timely identification of threats and implementation of risk mitigation measures.

Thus, the Procedure is a key element of the Safety Management System, aimed at ensuring the continuous process of identifying and eliminating risk factors, as well as promoting a sustainable safety culture within the aviation sector of the Kyrgyz Republic.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

0.1. Ведомость по документу

0.1. Document register

Название документа Document Title	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	
Разработано Developed by	Заведующий отделом мониторинга качества и системы управления безопасностью полетов Head of the Quality Monitoring and Safety Management System Department	
Разработчик Developer	Турумбеков Нуркан Талайбекович Turumbekov Nurkan Talaibekovich	
Введено в действие Enacted / Put into Effect	<input checked="" type="checkbox"/> впервые <input checked="" type="checkbox"/> first issued	<input type="checkbox"/> ревизия <input type="checkbox"/> revision
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении и введении в действие Стандарта по разработке нормативных документов». № _____ от _____ 2025г. Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic «On the Approval and Entry into Force of the Standard for the Development of Regulatory Documents». No. _____ dated _____ 2025.	
Дата введения в действие Date of Entry into Force		
Место хранения контрольного экземпляра Location of the Master Copy Storage	Отдел мониторинга качества и системы управления безопасностью полетов, Канцелярия. Quality Monitoring and Safety Management System Department, the Chancellery.	
Периодичность пересмотра Revision Frequency	Один раз в год Once a year	
Ведомость по копии документа / Document Copy Register		

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

Статус экземпляра Status of the Copy	Контрольный Master Copy <input type="checkbox"/>	Рабочий Working Copy <input type="checkbox"/>
Порядковый номер Serial Number		
Держатель экземпляра Copy Holder		
Ответственный за ведение экземпляра Responsible Person		

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

0.2. Содержание
0.2. Table of contents

Глава 0. Общие положения.....	2
Chapter 0. General provisions.....	2
0.1. Ведомость по документу.....	3
0.1. Document register	3
0.2. Содержание.....	5
0.2. Table of contents	5
0.3. Перечень владельцев документа	7
0.3. List of document holders.....	7
0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений	9
0.4. Responsible division for introducing amendments and additions	9
0.5. Актуальность страниц	9
0.5. Validity of pages	9
0.6. Изменения и дополнения	9
0.6. Amendments and additions	9
0.7. область действия	10
0.7. Scope of application	10
0.8. Связанные документы	11
0.8. Related documents	11
0.9. Нормативные ссылки.....	11
0.9. Normative references	11
0.10. Термины и определения.....	12
0.10. Terms and definitions	12
0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий	14
0.12. List of effective pages and record of revisions.....	14
0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений.....	17
0.13. Record sheet of inspections, amendments, and additions.....	17
Раздел 1. Цель	18
Section 1. Purpose	18
Раздел 2. Область применения.....	19
Section 2. Scope of Application	19
Раздел 3. Обязательные сообщения	20
Section 3. Mandatory Reporting	20
Раздел 4. Добровольные сообщения.....	24
Section 4. Voluntary Reporting.....	24
Раздел 5. Сбор и хранение информации	26
Section 5. Collection and Storage of Information	26
Раздел 6. Качество и содержание отчетов о событиях	27
Section 6. Quality and Content of Occurrence Reports	27
Раздел 7. Национальная база данных	28
Section 7. National Database	28
Раздел 8. Анализ событий и последующие действия	29
Section 8. Occurrence Analysis and Follow-up Actions	29
Раздел 9. (Зарезервировано)	33
Section 9. (Reserved).....	33
9.1. Порядок направления сообщений	33

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

9.1. Procedure for Reporting	33
9.2. Конфиденциальность и защита	34
9.2. Procedure for Reporting	34
Раздел 10. Конфиденциальность и надлежащее использование информации	35
Section 10. Confidentiality and Proper Use of Information	35
Раздел 11. Защита источника информации	36
Section 11. Protection of the Source of Information	36
Приложение 1 – список требований, применимых к системам обязательных и добровольных сообщений.....	39
Appendix 1 – list of requirements applicable to mandatory and voluntary reporting systems	39
Приложение 2 – События, связанные с эксплуатацией воздушного судна.....	43
Appendix 2 – Events related to aircraft operations	43
Приложение 3 – Происшествия, связанные с техническим состоянием, техническим обслуживанием и ремонтом воздушного судна.....	52
Appendix 3 – Occurrences related to aircraft airworthiness, maintenance, and repair	52
Приложение 4 – События, связанные с аэронавигационными службами и средствами.....	56
Appendix 4 – Occurrences related to air navigation services and facilities	56
Приложение 5 – Происшествия, связанные с аэродромной деятельностью и наземным обслуживанием	60
Appendix 5 – Occurrences related to aerodrome operations and ground handling	60
Приложение 6 – События, связанные с воздушными судами, не являющимися сложными моторными воздушными судами, включая планеры и воздушные суда легче воздуха	67
Appendix 6 – Occurrences related to aircraft other than complex motor-powered aircraft, including gliders and lighter-than-air aircraft.....	67

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

0.3. Перечень владельцев документа

0.3. List of document holders

Регистрационный номер экземпляра Registration Number of the Copy	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Copy Holder	Дата получения Date of Receipt	Подпись Signature
1	Контрольный Master Copy	Бумажный / электронный	Отдел мониторинга качества и системы управления безопасностью полетов / Quality Monitoring and Safety Management System Division		
2	Контрольный Master Copy	Бумажный / электронный	Канцелярия / Chancellery		
3	Копия Copy	Бумажный / электронный	Управление летной эксплуатации / OPS		
4	Копия Copy	Бумажный / электронный	Управление поддержания летной годности / AIR		
5	Копия Copy	Бумажный / электронный	Управление сертификации авиационного персонала / PEL		
6	Копия Copy	Бумажный / электронный	Отдел авиационной безопасности / Aviation Security Division		

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

7	Копия Copy	Бумажный / электронный	Отдел аэронавигации / ANS		
8	Копия Copy	Бумажный / электронный	Отдел международного сотрудничества и медиакоммуникаци й / International Cooperation and Media Communications Division		
9	Копия Copy	Бумажный / электронный	Сектор авиации общего назначения и беспилотных летательных аппаратов / General Aviation and Unmanned Aircraft Sector		

ВАЖНО! Обязательным источником актуальных нормативных документов является электронная библиотека Государственного агентства. Каждый отдел несёт ответственность за сопоставление используемых печатных экземпляров (hard copy) с актуальными версиями, опубликованными в электронной библиотеке. При выявлении несоответствий печатные копии подлежат немедленной актуализации.

IMPORTANT! The mandatory source of up-to-date regulatory documents is the SCAA electronic library. Each department is responsible for verifying that the hard copy versions in use correspond to the current versions published in the electronic library. In case of discrepancies, printed copies shall be immediately updated.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений 0.4. Responsible division for introducing amendments and additions

Заведующий отдела мониторинга качества и системы управления безопасностью полетов – Турумбеков Н.Т., является ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящий Стандарт.

The Head of the Quality Monitoring and Safety Management Systems Department – Mr. N.T. Turumbekov is responsible for introducing amendments and additions to this Standard.

Контактная информация:

Телефон/факс: 0312 25-17-49

Электронная почта: n.turumbekov@caa.kg

Contact Information:

Telephone/Fax: 0312 25-17-49

E-mail: n.turumbekov@caa.kg

0.5. Актуальность страниц 0.5. Validity of pages

Все действующие страницы документа должны быть указаны в **Перечне действующих страниц** с указанием номера страницы, номера ревизии и даты вступления в силу. В случае, если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не соответствуют данным, указанным в **Перечне действующих страниц и регистрации изменений**, такие страницы считаются недействительными, не подлежат использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

All effective pages of the document must be listed in the **List of Effective Pages**, indicating the page number, revision number, and effective date. If the page number, revision number, or effective date does not correspond to the data specified in the **List of Effective Pages and Record of Amendments**, such pages shall be considered invalid, shall not be used, and must be immediately withdrawn from the document.

0.6. Изменения и дополнения 0.6. Amendments and additions

Изменения и дополнения в настоящий Стандарт вносятся в случаях:

Amendments and additions to this Standard shall be introduced in the following cases:

- Внесения изменений в нормативные документы Государственного агентства;
- Совершенствования производственных процессов;
- Результатов проведенных инспекций и аудитов;
- Расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- Научных исследований и рекомендованной практики в области

- Amendments to the State agency's regulatory documents;
- Improvement of production processes;
- Results of inspections and audits;
- Investigation of aviation accidents and incidents;
- Scientific research and recommended practices in the fields of flight safety, aviation security, and quality;

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

– И в других случаях на усмотрение заведующего отдела мониторинга качества и системы управления безопасностью полетов (далее – заведующий ОМК и СУБП).

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Стандарт обладает заведующий ОМК и СУБП – Турумбеков Н.Т.. В случае, если предложения о внесении поправок исходит от других отделов, то для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа».

Более подробная информация о процедуре внесения изменений содержится в №SCAA-QMS-STD-02 главе 5 «Периодическая проверка актуальности и актуализация нормативных документов.»

0.7. область действия 0.7. Scope of application

Настоящая Процедура распространяется на все авиационные организации Кыргызской Республики, включая эксплуатантов воздушных судов, организации по техническому обслуживанию, учебные организации, провайдеров аэронавигационного обслуживания, аэропорты, организации по авиатопливообеспечению, организации по наземному обслуживанию ВС и т.п. а также структурные подразделения Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

- Other cases at the discretion of the Head of the Quality Monitoring and Safety Management Systems Department (hereinafter – Head of QMS and SMS Department).

The right to introduce corrections, amendments, and additions to this Standard is vested in the Head of the QMS and SMS Department – Mr. N.T. Turumbekov. If proposals for amendments originate from other departments, a prior written submission of comments, proposals, and recommendations from interested parties shall be required. All submitted amendments shall be thoroughly analyzed and, if necessary, registered with an entry made in the “**Record Sheet of Amendments, Corrections, and Additions to the Document.**”

More detailed information regarding the amendment procedure is contained in №SCAA-QMS-STD-02 Chapter 5 “**Periodic Review of Relevance and Updating of Regulatory Documents.**”

This Procedure applies to all aviation organizations of the Kyrgyz Republic, including air operators, maintenance organizations, training organizations, air navigation service providers, airports, aviation fuel supply organizations, ground handling organizations, etc., as well as the structural divisions of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

Процедура устанавливает единый порядок обязательного и добровольного донесения о событиях, связанных с безопасностью полётов, их регистрации, анализа и использования информации в целях выявления угроз и принятия мер по снижению рисков.

Обязательному применению подлежат все сотрудники и должностные лица авиационных организаций и Государственного агентства, деятельность которых связана с эксплуатацией, техническим обслуживанием, управлением воздушным движением, подготовкой авиационного персонала, авиационной безопасностью и иными функциями, имеющими отношение к безопасности полётов.

The Procedure establishes a unified framework for mandatory and voluntary reporting of occurrences related to flight safety, their registration, analysis, and the use of information for identifying threats and implementing risk mitigation measures.

It is mandatory for all personnel and officials of aviation organizations and the Civil Aviation Agency whose activities are related to operations, maintenance, air traffic management, aviation personnel training, aviation security, and other functions associated with flight safety.

0.8. Связанные документы

0.8. Related documents

Номер Number	Наименование Title
SCAA-QMS-MAN-01	Руководство по обеспечению соответствия и качества Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Compliance and Quality Assurance Manual of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов Standard for the Development of Regulatory Documents

0.9. Нормативные ссылки

0.9. Normative references

Воздушное законодательство Кыргызской Республики: Air Legislation of the Kyrgyz Republic:

- | | |
|--|---|
| – Воздушный Кодекс Кыргызской Республики; | – Air Code of the Kyrgyz Republic; |
| – Авиационные правила Кыргызской Республики; | – Aviation Rules of the Kyrgyz Republic; |
| – Приказы и распоряжения Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете | – Orders and instructions of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic in the |

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

Министров Кыргызской Республики в сфере системы отчётности и культуры справедливости.

field of the reporting system and Just Culture.

Международные документы:

- Документ ИКАО 9859 «Руководство по управлению безопасностью полётов (SMM)
- Документ ИКАО 10062 «Руководство по системе сбора и обработки данных о безопасности полётов»
- Regulation EU № 376/2014

International documents:

- ICAO Document 9859 “Safety Management Manual (SMM)”;
- ICAO Document 10062 “Manual on the Flight Safety Data Collection and Processing System”;
- Regulation EU № 376/2014

0.10. Термины и определения
0.10. Terms and definitions

Обязательное донесение (Mandatory Report) – сообщение об авиационном происшествии, инциденте или событии, подлежащее обязательной передаче в Государственное агентство в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики и международными стандартами.

Mandatory Report – a report on an aviation accident, incident, or occurrence that must be submitted to the State Civil Aviation Agency in accordance with the Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic and international standards.

Добровольное донесение (Voluntary Report) – сообщение о выявленных опасностях, ошибках, событиях или небезопасных условиях, предоставляемое работниками авиационной отрасли или иными лицами на добровольной основе для повышения уровня безопасности полётов.

Voluntary Report – a report on identified hazards, errors, occurrences, or unsafe conditions voluntarily submitted by aviation personnel or other individuals for the purpose of improving flight safety.

Донесящий (Reporter) – лицо, организация или подразделение, предоставляющее сообщение об авиационном происшествии, инциденте или опасности.

Reporter – a person, organization, or department submitting a report on an aviation accident, incident, or hazard.

Культура справедливости (Just Culture) – организационная среда, в которой сотрудники не подвергаются наказанию за добросовестно совершённые ошибки, но несут ответственность за умышленные нарушения, халатность или грубое пренебрежение обязанностями.

Just Culture – an organizational environment in which employees are not punished for honest mistakes but remain accountable for intentional violations, negligence, or gross misconduct.

Конфиденциальность (Confidentiality) – защита личности доносителя и информации, исключающая возможность

Confidentiality – the protection of the reporter’s identity and information, ensuring that it is not used for purposes unrelated to aviation safety.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

её использования в целях, не связанных с обеспечением безопасности полётов.

Национальная база данных сообщений о событиях (National Occurrence Reporting Database) – централизованная база данных Государственного агентства, совместимая с системой ECCAIRS, в которой регистрируются, классифицируются и анализируются все полученные донесения.

Анализ донесений (Occurrence Analysis) – процесс оценки информации, содержащейся в донесениях, с целью выявления тенденций, причин и факторов риска для последующего принятия мер по повышению безопасности.

Обратная связь (Feedback) – официальное уведомление доносителя о принятии его сообщения, результатах анализа и мерах, реализованных по итогам рассмотрения.

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

Заинтересованная сторона - любое физическое или юридическое лицо, или официальный орган, обладающий или нет правосубъектностью, способный содействовать улучшению безопасности полетов за счет доступа к сведениям о зарегистрированных событиях;

Заявитель (докладчик) - физическое лицо, сообщаемое о происшествии или о других сведениях, связанных с безопасностью полетов в соответствии с настоящей Процедурой;

Обеспечение анонимности - означает удаление из сообщений о событиях всех идентификационных данных докладчика и лиц, упомянутых в сообщениях о событии, и любых подробностей, включая название организации (организаций), участвующих в событии, которые могут раскрыть личность докладчика или третьих лиц, или

National Occurrence Reporting Database – the centralized database of the State Civil Aviation Agency, compatible with the ECCAIRS system, where all received reports are recorded, classified, and analyzed.

Occurrence Analysis – the process of evaluating the information contained in reports to identify trends, causes, and risk factors, followed by the implementation of safety enhancement measures.

Feedback – an official notification provided to the reporter regarding the acceptance of the report, the results of the analysis, and the measures implemented as a result of the review.

Safety – a state in which the risks associated with aviation activities related to the operation of aircraft or activities directly supporting such operation are reduced to an acceptable level and are managed.

Interested party - any natural or legal person or any official body, whether or not having its own legal personality, that is in a position to participate in the improvement of safety by having access to information on occurrences;

Reporter - a natural person who reports an occurrence or other safety-related information pursuant to this Procedure;

Anonymisation- means the removal from occurrence reports of all personal details relating to the reporter and to the persons mentioned in occurrence reports and any details, including the name of the organisation(s) involved in the occurrence, which may reveal the identity of the reporter

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

которые могут позволить сделать вывод о такой информации на основании содержания сообщения о событии;

Орган гражданской авиации – Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики;

Культура справедливости — культура, в которой непосредственные исполнители или другие лица не наказываются за действия, бездействие или принятые ими решения, соответствующие их опыту и уровню подготовки, однако грубая небрежность, умышленные нарушения и деструктивные поступки не допускаются.

or of a third party or lead to that information being inferred from the occurrence report;

State Civil Aviation Authority - State Civil Aviation Authority under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic;

Just culture - a culture in which front-line operators or other persons are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training, but in which gross negligence, wilful violations and destructive acts are not tolerated.

0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

0.12. List of effective pages and record of revisions

Номер Раздела Section №	Номер страницы Page №.	Номер ревизии Revision №	Действует с: Effective from:
Глава 0 / Chapter 0	1	00	
Глава 0 / Chapter 0	2	00	
Глава 0 / Chapter 0	3	00	
Глава 0 / Chapter 0	4	00	
Глава 0 / Chapter 0	5	00	
Глава 0 / Chapter 0	6	00	
Глава 0 / Chapter 0	7	00	
Глава 0 / Chapter 0	8	00	
Глава 0 / Chapter 0	9	00	
Глава 0 / Chapter 0	10	00	
Глава 0 / Chapter 0	11	00	
Глава 0 / Chapter 0	12	00	
Глава 0 / Chapter 0	13	00	
Глава 0 / Chapter 0	14	00	
Глава 0 / Chapter 0	15	00	
Глава 0 / Chapter 0	16	00	
Глава 1 / Chapter 1	17	00	
Глава 2 / Chapter 2	18	00	
Глава 2 / Chapter 2	19	00	
Глава 3 / Chapter 3	20	00	
Глава 4 / Chapter 4	21	00	
Глава 4 / Chapter 4	22	00	
Глава 4 / Chapter 4	23	00	
Глава 4 / Chapter 4	24	00	

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

Глава 5 / Chapter 5	25	00	
Глава 5 / Chapter 5	26	00	
Глава 6 / Chapter 6	27	00	
Глава 7 / Chapter 7	28	00	
Глава 8 / Chapter 8	29	00	
Глава 9 / Chapter 9	30	00	
Глава 9 / Chapter 9	31	00	
Глава 9 / Chapter 9	32	00	
Глава 9 / Chapter 9	33	00	
Глава 10 / Chapter 10	34	00	
Глава 10 / Chapter 10	35	00	
Глава 11 / Chapter 11	36	00	
Глава 12 / Chapter 12	37	00	
Глава 12 / Chapter 12	38	00	
Глава 12 / Chapter 12	39	00	
Глава 12 / Chapter 12	40	00	
Глава 12 / Chapter 12	41	00	
Глава 12 / Chapter 12	42	00	
Глава 12 / Chapter 12	43	00	
Глава 12 / Chapter 12	44	00	
Глава 12 / Chapter 12	45	00	
Глава 12 / Chapter 12	46	00	
Глава 12 / Chapter 12	47	00	
Глава 12 / Chapter 12	48	00	
Глава 12 / Chapter 12	49	00	
Глава 12 / Chapter 12	50	00	
Глава 12 / Chapter 12	51	00	
Глава 12 / Chapter 12	52	00	
Глава 12 / Chapter 12	53	00	
Глава 12 / Chapter 12	54	00	
Глава 12 / Chapter 12	55	00	
Глава 12 / Chapter 12	56	00	
Глава 12 / Chapter 12	57	00	
Глава 12 / Chapter 12	58	00	
Глава 12 / Chapter 12	59	00	
Глава 12 / Chapter 12	60	00	
Глава 12 / Chapter 12	61	00	
Глава 12 / Chapter 12	62	00	
Глава 12 / Chapter 12	63	00	
Глава 12 / Chapter 12	64	00	
Глава 12 / Chapter 12	65	00	
Глава 12 / Chapter 12	66	00	
Глава 12 / Chapter 12	67	00	
Глава 12 / Chapter 12	68	00	
Глава 12 / Chapter 12	69	00	

<p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p align="center">Процедура добровольных и обязательных донесений</p> <p align="center">Mandatory and voluntary reporting procedure</p>	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	0
		Редакция Edition	01

Глава 12 / Chapter 12	70	00	
Глава 12 / Chapter 12	71	00	
Глава 12 / Chapter 12	72	00	
Глава 12 / Chapter 12	73	00	
Глава 12 / Chapter 12	74	00	
Глава 12 / Chapter 12	75	00	

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	1
		Редакция Edition	01

Раздел 1. Цель Section 1. Purpose

(a) Настоящая Процедура направлена на повышение безопасности полетов путем обеспечения предоставления, сбора, хранения, защиты, обмена, распространения и анализа соответствующей информации о безопасности полетов, касающейся гражданской авиации.

(a) The present Procedure is aimed at enhancing safety by ensuring the provision, collection, storage, protection, exchange, dissemination, and analysis of relevant safety information pertaining to civil aviation.

Настоящая Процедура призвана обеспечить:

The present Procedure is intended to ensure:

1. своевременное принятие мер по обеспечению безопасности полетов на основе анализа собранной информации, где это целесообразно;

1. timely implementation of measures to ensure safety based on the analysis of the collected information, where appropriate;

2. постоянную доступность информации о безопасности полетов путем введения требований к конфиденциальности и надлежащего использования информации, а также посредством гармонизированной и усиленной защиты лиц, сообщающих о событиях, и лиц, упомянутых в уведомлениях о событиях; и

2. continuous availability of safety information through the establishment of requirements for confidentiality and the proper use of such information, as well as through harmonized and enhanced protection of individuals reporting occurrences and individuals mentioned in occurrence reports; and

3. учет и устранение рисков для безопасности полетов как на уровне организаций, так и на национальном уровне.

3. identification and mitigation of safety risks both at the organizational level and at the national level.

(б) Единственной целью предоставления информации о событиях является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не установление вины или ответственности.

(b) The sole purpose of providing information on occurrences is the prevention of aviation accidents and incidents, and not the determination of fault or liability.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	2
		Редакция Edition	01

Раздел 2. Область применения Section 2. Scope of Application

(a) Настоящая Процедура устанавливает правила в отношении:

1. сообщения о событиях, которые представляют угрозу или которые, если их не устранить или не устранить, могут представлять угрозу воздушному судну, его пассажирам, любому другому лицу, оборудованию или установке, влияющим на эксплуатацию воздушного судна; и сообщения другой соответствующей информации, связанной с безопасностью полетов в этом контексте;

2. анализа и последующих действий в отношении сообщенных событий и другой информации, связанной с безопасностью полетов;

3. защиты авиационного персонала

4. надлежащего использования собранной информации о безопасности полетов;

5. интеграции информации в Национальную базу данных; и

6. распространения анонимной информации заинтересованным сторонам в целях предоставления им информации, необходимой для повышения уровня безопасности полетов.

(б) Настоящая Процедура применяется к событиям и другой информации, связанной с безопасностью полетов, относящейся к эксплуатации гражданских воздушных судов.

(a) The present Procedure establishes rules with respect to:

1. the reporting of occurrences that pose a threat or that, if not addressed or rectified, may pose a threat to an aircraft, its passengers, any other person, equipment, or facility affecting the operation of the aircraft; and the reporting of other relevant information related to safety in this context;

2. the analysis of and follow-up actions regarding reported occurrences and other information related to safety;

3. the protection of aviation personnel;

4. the proper use of the collected safety information;

5. the integration of information into the National Database; and

6. the dissemination of anonymous information to stakeholders for the purpose of providing them with the information necessary to enhance the level of safety.

(b) The present Procedure applies to occurrences and other safety-related information pertaining to the operation of civil aircraft.

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	01

Раздел 3. Обязательные сообщения Section 3. Mandatory Reporting

(a) События, которые могут представлять значительную угрозу для безопасности полетов и которые относятся к следующим категориям, должны сообщаться лицами, перечисленными в пункте (e), через системы обязательных сообщений в соответствии с настоящим пунктом:

1) события, связанные с эксплуатацией воздушного судна, такие как:

- 1) события, связанные со столкновениями;
- 2) события, связанные со взлетом и посадкой;
- 3) события, связанные с топливом;
- 4) события, которые произошли во время полета;
- 5) события относящиеся к связи;
- 6) события, связанные с травмами, чрезвычайными и другими критическими ситуациями;
- 7) недееспособность экипажа и другие события, связанные с экипажем;
- 8) погодные условия или события, связанные с авиационной безопасностью;

2) события, связанные с техническим состоянием, техническим обслуживанием и ремонтом воздушного судна, такие как:

- 1) дефекты конструкции;
- 2) неправильная работа систем;
- 3) проблемы обслуживания и ремонта;
- 4) проблемы с силовой установкой, (включая двигатели, винты и роторные системы) и проблемы со вспомогательной силовой установкой;

(a) Occurrences that may pose a significant threat to safety and that fall within the following categories shall be reported by the persons specified in paragraph (e) through mandatory reporting systems in accordance with this paragraph:

1) occurrences related to the operation of an aircraft, such as:

- 1) occurrences related to collisions;
- 2) occurrences related to take-off and landing;
- 3) occurrences related to fuel;
- 4) Events that occurred during the flight;
- 5) Events related to communications;
- 6) Events related to injuries, emergencies, and other critical situations;
- 7) Crew incapacitation and other crew-related events;
- 8) Weather conditions or events related to aviation safety;

2) Events related to the technical condition, maintenance, and repair of the aircraft, such as:

- 1) Structural defects;
- 2) Malfunction of systems;
- 3) Maintenance and repair issues;
- 4) Powerplant issues (including engines, propellers, and rotor systems) and auxiliary power unit problems;

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	01

3) события, связанные с аэронавигационным обслуживанием и средствами, такие как:

1) столкновения, опасные сближения или потенциальные столкновения;

2) события, связанные с организацией воздушного движения и аэронавигационным обслуживанием (ОрВД/АНС);

3) события, связанные с эксплуатацией ОрВД/АНС;

4) события, связанные с аэродромами и наземным обслуживанием, такие как:

1) события, связанные с аэродромной деятельностью и объектами;

2) события, связанные с обслуживанием пассажиров, обработкой багажа, почты и грузов

3) события, связанные с наземным обслуживанием воздушных судов и сопутствующими службами.

(б) Каждая организация, сертифицированная или одобренная Органом гражданской авиации, должна создать систему обязательных сообщений для облегчения сбора сведений о событиях, указанных в пункте (а) выше.

(в) (зарезервировано).

(г) (зарезервировано).

(д) Подробный перечень событий, на которые следует ссылаться при сообщении о событиях в соответствии с пунктом (а), приведен в Приложениях 2–6 к настоящей процедуре.

(е) Следующие физические лица должны сообщать о происшествиях, указанных в пункте (а), через систему, созданную в соответствии с пунктом (б) организацией, которая нанимает, заключает договор или

3) Events related to air navigation services and facilities, such as:

1) Collisions, near misses, or potential collisions;

2) Events related to air traffic management and air navigation services (ATM/ANS);

3) Events related to the operation of ATM/ANS;

4) Events related to aerodromes and ground handling, such as:

1) Events related to aerodrome operations and facilities;

2) Events related to passenger services, baggage, mail, and cargo handling;

3) Events related to aircraft ground handling and associated services.

(b) Each organization certified or approved by the State Civil Aviation Authority shall establish a mandatory reporting system to facilitate the collection of information on the events referred to in item (a) above.

(c) (reserved).

(d) (reserved).

(e) A detailed list of events to be referred to when reporting occurrences in accordance with item (a) is provided in Appendices 2–6 to this Procedure.

(f) The following individuals shall report the occurrences specified in item (a) through the system established in accordance with item (b) by the organization that employs, contracts, or uses the services of the reporting individual,

 ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	01

использует услуги лица, подающего сообщение, или, в случае отсутствия таковой, через обязательную систему отчетности, созданную Органом гражданской авиации:

1. командир воздушного судна или, в случаях, когда командир воздушного судна не может сообщить о событии, любой другой член экипажа, следующий по цепочке командования воздушного судна, зарегистрированного в Кыргызской Республике, или воздушного судна, зарегистрированного за пределами Кыргызской Республики, но используемого эксплуатантом, зарегистрированным в Кыргызской Республике;

2. лицо, занимающееся проектированием, производством, постоянным контролем летной годности, техническим обслуживанием или модификацией воздушного судна, любого оборудования или его части под надзором Органа гражданской авиации;

3. лицо, подписывающее сертификат проверки летной годности или разрешение на эксплуатацию воздушного судна, любого оборудования или его части под надзором Органа гражданской авиации;

4. лицо, выполняющее функцию, требующую разрешения Органа гражданской авиации, в качестве сотрудника поставщика обслуживания воздушного движения, на которого возложены обязанности, связанные с аэронавигационным обслуживанием, или в качестве сотрудника службы полетной информации;

5. лицо, выполняющее функцию, связанную с управлением безопасностью полетов в аэропорту;

6. лицо, выполняющее функции, связанные с установкой, модификацией, техническим обслуживанием, ремонтом, капитальным

or, in the absence thereof, through the mandatory reporting system established by the State Civil Aviation Authority:

1. The pilot-in-command of an aircraft or, in cases where the pilot-in-command is unable to report the occurrence, any other crew member next in the chain of command of an aircraft registered in the Kyrgyz Republic, or of an aircraft registered outside the Kyrgyz Republic but operated by an operator registered in the Kyrgyz Republic;

2. Any person engaged in the design, production, continuing airworthiness management, maintenance, or modification of an aircraft, any equipment, or part thereof under the oversight of the State Civil Aviation Authority;

3. Any person signing a certificate of airworthiness review or an authorization for the operation of an aircraft, any equipment, or part thereof under the oversight of the State Civil Aviation Authority;

4. Any person performing a function requiring authorization by the State Civil Aviation Authority as an employee of an air traffic service provider with responsibilities related to air navigation services, or as an employee of a flight information service;

5. Any person performing a function related to safety management at an aerodrome;

6. Any person performing functions related to the installation, modification, maintenance, repair, overhaul, flight check, or inspection of

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	6
		Редакция Edition	01

ремонт, летной проверкой или инспекцией аэронавигационного оборудования, за которым осуществляет надзор Орган гражданской авиации;

7. лицо, выполняющее функции, связанные с наземным обслуживанием воздушных судов, включая заправку топливом, подготовку загрузочной ведомости, погрузку, противообледенительную обработку и буксировку в аэропорту.

(ж) Лица, перечисленные в Пункте (е), обязаны сообщать о событиях в течение 72 часов с момента, когда им стало о них известно, если только этому не препятствуют исключительные обстоятельства.

(з) После уведомления о событии любая организация гражданской авиации, созданная на территории Кыргызской Республики, которая не подпадает под действие Пункта (и), должна сообщить в Орган гражданской авиации сведения о событии, собранные в соответствии с Пунктом (б) настоящего Раздела, в кратчайшие сроки и в любом случае не позднее, чем через 72 часа после того, как ей стало известно о событии.

(и) После уведомления о событии каждая организация, сертифицированная или одобренная Органом гражданской авиации, должна сообщить в Орган гражданской авиации сведения о происшествиях, собранные в соответствии с Пунктом (б), как можно скорее и в любом случае не позднее, чем через 72 часа после того, как ей стало известно о происшествии.

air navigation equipment under the oversight of the State Civil Aviation Authority;

7. Any person performing functions related to aircraft ground handling, including refueling, preparation of the load sheet, loading, de-icing, and towing at an aerodrome.

(g) The persons listed in item (f) shall report occurrences within 72 hours of becoming aware of them, unless exceptional circumstances prevent this.

(h) Upon notification of an occurrence, any civil aviation organization established in the territory of the Kyrgyz Republic that does not fall under item (i) below shall report to the State Civil Aviation Authority the information on the occurrence collected in accordance with item (b) mentioned above this Section, as soon as possible and, in any case, no later than 72 hours after becoming aware of the occurrence.

(i) Upon notification of an occurrence, each organization certified or approved by the State Civil Aviation Authority shall report to the State Civil Aviation Authority the information on the occurrences collected in accordance with item (b), as soon as possible and, in any case, no later than 72 hours after becoming aware of the occurrence.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	01

Раздел 4. Добровольные сообщения Section 4. Voluntary Reporting

- | | |
|--|--|
| <p>(а) Каждая организация, сертифицированная или одобренная Органом гражданской авиации, должна создать систему добровольных сообщений для упрощения сбора:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. сведений о событиях, которые могут не быть зафиксированы в системе обязательных сообщений; 2. другой информации, связанной с безопасностью полетов, которая воспринимается лицом, предоставляющим информацию, как реальная или потенциальная угроза безопасности полетов. <p>(б) (зарезервировано):</p> <p>(в) (зарезервировано):</p> <p>(г) Системы добровольного информирования используются для упрощения сбора сведений о происшествиях и информации, связанной с безопасностью полетов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. не подлежащих обязательному информированию в соответствии с Пунктом (а), Раздел 4. «Обязательные сообщения»; 2. сообщенной лицами, не указанными в Пункте (е), Раздел 4. «Обязательные сообщения». <p>(д) Каждая организация, сертифицированная или одобренная Органом гражданской авиации, должна своевременно сообщать Органу гражданской авиации сведения о событиях и информацию, связанную с безопасностью полетов, которые были собраны в соответствии с пунктом (а) и которые могут представлять реальный или потенциальный риск для безопасности полетов.</p> <p>(е) (зарезервировано).</p> | <p>(а) Each organization certified or approved by the State Civil Aviation Authority shall establish a voluntary reporting system to facilitate the collection of:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Information on occurrences that may not be captured by the mandatory reporting system; 2. Other safety-related information perceived by the reporting individual as an actual or potential hazard to safety. <p>(b) (reserved):</p> <p>(c) (reserved):</p> <p>(d) Voluntary reporting systems shall be used to facilitate the collection of information on occurrences and safety-related information:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Not subject to mandatory reporting under item (a), Section 4 “Mandatory Reporting”; 2. Reported by persons not specified in item (f), Section 4 “Mandatory Reporting.” <p>(e) Each organization certified or approved by the State Civil Aviation Authority shall, in a timely manner, report to the State Civil Aviation Authority the information on occurrences and safety-related information collected in accordance with item (a) that may represent an actual or potential risk to safety.</p> <p>(f) (reserved).</p> |
|--|--|

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	4
		Редакция Edition	01

(ж) Организации могут создавать другие системы сбора и обработки информации о безопасности полетов для сбора сведений о событиях, которые могут не быть зафиксированы системами сообщений, упомянутыми в Разделе 4. «Обязательные сообщения» и в Пункте (а) настоящего Раздела. Эти системы могут включать в себя предоставление сообщений организациям, не входящим в Орган гражданской авиации, и могут предполагать активное участие:

1. авиационной отрасли;
2. профессиональных организаций авиационного персонала.

(з) Информация, полученная через системы добровольных и обязательных сообщений, может быть интегрирована в единую систему.

(g) Organizations may establish other systems for the collection and processing of safety information in order to gather data on occurrences that may not be captured by the reporting systems referred to in Section 4 “Mandatory Reporting” and in item (a) of this Section. These systems may include the provision of reports to organizations other than the State Civil Aviation Authority and may involve the active participation of:

1. the aviation industry;
2. professional organizations of aviation personnel.

(h) Information obtained through voluntary and mandatory reporting systems may be integrated into a single system.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	5
		Редакция Edition	01

Раздел 5 . Сбор и хранение информации Section 5. Collection and Storage of Information

(а) Каждая организация должна назначить одного или нескольких лиц для самостоятельного сбора, оценки, обработки, анализа и хранения сведений о событиях, сообщенных в соответствии с Разделом 4. «Обязательные сообщения» и Разделом 5. «Добровольные сообщения».

Обработка сообщений должна осуществляться с целью предотвращения использования информации в целях, не связанных с обеспечением безопасности полетов, и с обеспечением надлежащей защиты конфиденциальности личности заявителя и лиц, упомянутых в сообщениях о событиях, в целях содействия «культуре справедливости».

(б) По соглашению с Органом гражданской авиации небольшие организации могут внедрить упрощенный механизм сбора, оценки, обработки, анализа и хранения сведений о событиях. Они могут делить эти задачи с организациями аналогичного характера, соблюдая при этом требования к конфиденциальности и защите, предусмотренные настоящей Процедурой.

(в) (зарезервировано).

(г) (зарезервировано).

(д) Организации должны хранить отчеты о происшествиях, составленные на основе сведений о событиях, собранных в соответствии с Разделом 4. «Обязательные сообщения» и Разделом 5. «Добровольные сообщения», в одной или нескольких базах данных.

(a) Each organization shall designate one or more persons to independently collect, assess, process, analyze, and store information on occurrences reported in accordance with Section 4 “Mandatory Reporting” and Section 5 “Voluntary Reporting.”

The processing of reports shall be carried out with the aim of preventing the use of information for purposes not related to safety and ensuring adequate protection of the confidentiality of the identity of the reporter and of the persons mentioned in occurrence reports, in order to promote a “just culture.”

(b) By agreement with the State Civil Aviation Authority, small organizations may implement a simplified mechanism for the collection, assessment, processing, analysis, and storage of occurrence information. They may share these tasks with organizations of a similar nature, while complying with the confidentiality and protection requirements set forth in this Procedure.

(c) (reserved).

(d) (reserved).

(e) Organizations shall store occurrence reports, compiled on the basis of information on occurrences collected in accordance with Section 4 “Mandatory Reporting” and Section 5 “Voluntary Reporting,” in one or more databases.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	01

Раздел 6. Качество и содержание отчетов о событиях Section 6. Quality and Content of Occurrence Reports

- | | |
|--|---|
| <p>(а) Сообщения о событиях, упомянутые в Разделе 6. «Сбор и хранение информации», должны содержать как минимум информацию, указанную в Приложении 1.</p> <p>(б) Сообщения о событиях, упомянутые в Пункте (е), Раздел 6. «Сбор и хранение информации», должны включать классификацию риска безопасности полетов для соответствующего события. Эта классификация может быть пересмотрена и при необходимости изменена Органом гражданской авиации в соответствии со схемой классификации рисков событий (ERC) Системы управления авиационными рисками (ARMS).</p> <p>(в) Организации должны внедрить процессы проверки качества данных для повышения согласованности данных, в частности, между первоначально собранной информацией и отчетом, хранящимся в базе данных.</p> <p>(г) Базы данных, упомянутые в Пункте (д), Раздел 6. «Сбор и хранение информации», должны использовать форматы, которые:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. стандартизированы для облегчения обмена информацией; и 2. совместимы с программным обеспечением ECCAIRS и таксономией ADREP. | <p>(а) Occurrence reports referred to in Section 6 “Collection and Storage of Information” shall contain, at a minimum, the information specified in Appendix 1.</p> <p>(б) Occurrence reports referred to in item (e), Section 6 “Collection and Storage of Information,” shall include a safety risk classification for the respective occurrence. This classification may be reviewed and, if necessary, amended by the State Civil Aviation Authority in accordance with the Event Risk Classification (ERC) scheme of the Aviation Risk Management System (ARMS).</p> <p>(с) Organizations shall implement data quality review processes to enhance the consistency of data, in particular between the initially collected information and the report stored in the database.</p> <p>(д) The databases referred to in item (e), Section 6 “Collection and Storage of Information,” shall use formats that:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Are standardized to facilitate the exchange of information; and 2. Are compatible with the ECCAIRS software and the ADREP taxonomy. |
|--|---|

 ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	10
		Редакция Edition	01

Раздел 7. Национальная база данных Section 7. National Database

Национальная база данных — это база данных, управляемая Органом гражданской авиации для хранения всех сообщений о событиях, собранных в соответствии с Разделом 4. «Обязательные сообщения» и Разделом 5. «Добровольные сообщения».

Государственное Агентство гражданской авиации Кыргызской Республики использует ECCAIRs. European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems — это европейская система для сбора, хранения и анализа данных об авиационных происшествиях и инцидентах. Она используется для стандартизированной отчетности государствами и авиакомпаниями, чтобы выявлять тенденции и риски, а также повышать уровень безопасности полетов.

The National Database is a database managed by the State Civil Aviation Authority for the storage of all occurrence reports collected in accordance with Section 4 “Mandatory Reporting” and Section 5 “Voluntary Reporting.”

The State Agency of Civil Aviation of the Kyrgyz Republic uses ECCAIRs. The European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems is a European system for collecting, storing and analyzing data on aviation accidents and incidents. It is used for standardized reporting by States and airlines to identify trends and risks, as well as improve flight safety.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	01

Раздел 8. Анализ событий и последующие действия Section 8. Occurrence Analysis and Follow-up Actions

(а) Каждая организация гражданской авиации, учрежденная в Кыргызской Республике, должна разработать процесс анализа событий, собранных в соответствии с Пунктом (б), Раздел 4. «Обязательные сообщения» и Пунктом (а), Раздел 5. «Добровольные сообщения», с целью выявления угроз для безопасности полетов, связанных с выявленными событиями или группами событий.

На основе этого анализа каждая организация должна определить любые соответствующие корректирующие или предупреждающие действия, необходимые для повышения безопасности полетов.

(б) Если после анализа, упомянутого в Пункте (а), организация определяет какие-либо соответствующие корректирующие или предупреждающие действия, необходимые для устранения фактических или потенциальных недостатков безопасности полетов, она должна:

1. своевременно выполнять эти действия; и
2. разработать процесс мониторинга выполнения и эффективности этих действий.

(в) Каждая организация должна регулярно предоставлять своим сотрудникам и персоналу, привлекаемому по договору, информацию об анализе и последующих действиях для событий, в отношении которых были приняты предупреждающие или корректирующие действия.

(г) Если организация гражданской авиации, созданная в Кыргызской Республике, и не подпадающая под действие Пункта (е), выявляет фактический или потенциальный риск для безопасности полетов в результате анализа событий или группы событий, о

(а) Each civil aviation organization established in the Kyrgyz Republic shall develop a process for analyzing occurrences collected in accordance with item (b), Section 4 “Mandatory Reporting” and item (a), Section 5 “Voluntary Reporting,” in order to identify safety hazards associated with the identified occurrences or groups of occurrences.

On the basis of this analysis, each organization shall determine any appropriate corrective or preventive actions necessary to enhance safety.

(б) If, following the analysis referred to in item (а), the organization identifies any appropriate corrective or preventive actions necessary to address actual or potential safety deficiencies, it shall:

1. Implement such actions in a timely manner; and
2. Develop a process for monitoring the implementation and effectiveness of such actions.

(с) Each organization shall regularly provide its employees and contracted personnel with information on the analysis and follow-up actions regarding occurrences for which preventive or corrective actions have been taken.

(д) If a civil aviation organization established in the Kyrgyz Republic, and not subject to item (е), identifies an actual or potential safety risk as a result of the analysis of an occurrence or group of occurrences reported in accordance with item (h), Section 4

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Процедура добровольных и обязательных донесений</p> <p>Mandatory and voluntary reporting procedure</p>	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	01

которых сообщается в соответствии с Пунктом (з), Раздел 4. «Обязательные сообщения», она должна передать Органу гражданской авиации в течение 30 дней с даты получения сообщения о событии:

1. предварительные результаты анализа, проведенного в соответствии с Пунктом (а), если таковые имеются; и
2. любые действия, которые необходимо предпринять в соответствии с Пунктом (б) выше.

Организация должна сообщать окончательные результаты анализа, где это необходимо, как только они станут доступны и, как правило, не позднее трех месяцев с даты уведомления о событии.

Орган гражданской авиации может запросить у организаций предоставить предварительные или окончательные результаты анализа любого события, о котором она была уведомлена, но в отношении которого не было получено информации о дальнейших предпринятых действиях или были получены только предварительные результаты.

(д) В случае, если организация, сертифицированная или одобренная Органом гражданской авиации, выявляет фактический или потенциальный риск для безопасности полетов в результате анализа событий или группы событий, о которых сообщается в соответствии с пунктами с Пунктом (и), Раздел 4. «Обязательные сообщения» и Пунктом (д), Раздел 5. «Добровольные сообщения», она должна в течение 30 дней с даты получения сообщения о событии предоставить в Орган гражданской авиации:

1. предварительные результаты анализа, проведенного в соответствии с Пунктом (а), если таковые имеются; и

“Mandatory Reporting,” it shall submit to the State Civil Aviation Authority, within 30 days from the date of receipt of the occurrence report:

1. The preliminary results of the analysis conducted in accordance with item (a), if available; and
2. Any actions that need to be taken in accordance with item (b) above in this section.

The organization shall report the final results of the analysis, where necessary, as soon as they become available and, in principle, no later than three months from the date of notification of the occurrence.

The State Civil Aviation Authority may request organizations to provide preliminary or final results of the analysis of any occurrence of which it has been notified, but for which no information on further actions taken has been received, or only preliminary results have been provided.

(e) If an organization certified or approved by the State Civil Aviation Authority identifies an actual or potential safety risk as a result of the analysis of an occurrence or group of occurrences reported in accordance with item (i), Section 4 “Mandatory Reporting” and item (e), Section 5 “Voluntary Reporting,” it shall, within 30 days from the date of receipt of the occurrence report, provide to the State Civil Aviation Authority:

1. The preliminary results of the analysis conducted in accordance with item (a), if available; and

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	01

2. любые действия, которые необходимо предпринять в соответствии с Пунктом (б).

Организация, сертифицированная или одобренная Органом гражданской авиации, должна при необходимости передать Органу гражданской авиации окончательные результаты анализа, как только они станут доступны, и, как правило, не позднее трех месяцев с даты уведомления о событии.

Орган гражданской авиации может запросить у организаций предоставить предварительные или окончательные результаты анализа любого события, о котором он был уведомлен, но в отношении которого не было предоставлено информации о дальнейших мерах или получены только предварительные результаты.

(е) (зарезервировано).

(ж) (зарезервировано).

(з) По каждому событию или группе событий, отслеживаемых в соответствии с пунктами (г) или (д), Орган гражданской авиации должен иметь доступ к проведенному анализу и может контролировать действия, предпринимаемые организациями

Если Орган гражданской авиации приходит к выводу, что реализация и эффективность сообщенных мер недостаточны для устранения фактических или потенциальных недостатков в сфере безопасности полетов, он может потребовать от соответствующей организации принятия дополнительных мер.

(и) При наличии, информация, касающаяся анализа и последующих действий в отношении отдельных событий или групп событий, полученная в соответствии с

2. Any actions that need to be taken in accordance with item (b).

An organization certified or approved by the State Civil Aviation Authority shall, where necessary, submit to the State Civil Aviation Authority the final results of the analysis as soon as they become available and, in principle, no later than three months from the date of notification of the occurrence.

The State Civil Aviation Authority may request organizations to provide preliminary or final results of the analysis of any occurrence of which it has been notified, but for which no information on further measures has been provided, or only preliminary results have been received.

(f) (reserved).

(g) (reserved).

(h) For each occurrence or group of occurrences monitored in accordance with items (d) or (e), the State Civil Aviation Authority shall have access to the analysis conducted and may oversee the actions taken by the organizations.

If the State Civil Aviation Authority concludes that the implementation and effectiveness of the reported measures are insufficient to address actual or potential safety deficiencies, it may require the relevant organization to take additional measures.

(i) Where available, information concerning the analysis and follow-up actions related to individual occurrences or groups of occurrences, obtained in accordance with this item, shall be stored in the National Database.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	8
		Редакция Edition	01

настоящим пунктом, должна храниться в Национальной базе данных.

(к) Орган гражданской авиации использует информацию, полученную в результате анализа сообщений о событиях, для определения корректирующих мер, которые необходимо предпринять, если таковые имеются, в рамках Государственной программы по безопасности полетов.

(л) В целях информирования общественности об уровне безопасности полетов в гражданской авиации Орган гражданской авиации публикует обзор безопасности полетов не реже одного раза в год. Обзор безопасности может:

1. содержать обобщенную и анонимную информацию о типах происшествий и информацию, связанную с безопасностью полетов, предоставленную через системы обязательных и добровольных сообщений Органа гражданской авиации;
2. выявлять тенденции;
3. определять принятые меры.

(м) Орган гражданской авиации также может публиковать анонимные отчеты о происшествиях и результаты анализа рисков.

(k) The State Civil Aviation Authority uses the information obtained from the analysis of occurrence reports to determine any corrective measures to be taken, within the framework of the State Safety Programme.

(l) For the purpose of informing the public about the level of safety in civil aviation, the State Civil Aviation Authority may publish a safety review at least once a year. The safety review may:

1. Contain aggregated and anonymized information on the types of occurrences and safety-related information provided through the mandatory and voluntary reporting systems of the State Civil Aviation Authority;
2. Identify trends;
3. Identify the measures taken.

(m) The State Civil Aviation Authority may also publish anonymized occurrence reports and risk analysis results.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	01

Раздел 9. (Зарезервировано)
Section 9. (Reserved)

9.1. Порядок направления сообщений
9.1. Procedure for Reporting

Для направления обязательного или добровольного сообщения в Государственное агентство гражданской авиации (ГАГА) предусмотрен удобный электронный механизм.

For submitting a mandatory or voluntary report to the State Civil Aviation Agency (SCAA), a convenient electronic mechanism is provided.

1. Переход по ссылке или QR-коду. Каждому участнику авиационной индустрии предоставляется доступ к специальной веб-странице. Для входа достаточно воспользоваться ссылкой или отсканировать QR-код приведенный ниже и размещенный на официальном сайте ГАГА при КМ КР – www.caa.kg

1. Access via link or QR code. Each participant of the aviation industry is provided with access to a dedicated web page. To enter, it is sufficient to use the link or scan the QR code shown below and published on the official website of the SCAA under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic – www.caa.kg

2. Открытие электронной формы. После перехода открывается электронное окно с формой установленного образца. Данный интерфейс разработан для того, чтобы максимально упростить процесс подачи донесений.

2. Opening the electronic form. After accessing, an electronic window with a standardized form opens. This interface is designed to simplify the reporting process as much as possible.

3. Автоматическая регистрация сообщения. После отправки заполненная форма автоматически сохраняется в базе данных. Сообщение фиксируется с присвоением уникального номера и сразу поступает в Государственное агентство гражданской авиации. Таким образом исключается потеря информации и обеспечивается её своевременная обработка.

QR code

4. Automatic registration of the report. After submission, the completed form is automatically saved in the database. The report is recorded with a unique number and immediately received by the State Civil Aviation Agency. This eliminates the risk of information loss and ensures its timely processing.

Official website:



www.caa.kg

ссылка на добровольные и обязательные донесения:
<https://forms.gle/Qhin2gDdQcgWWfhRA>

link to voluntary and mandatory reports:
<https://forms.gle/Qhin2gDdQcgWWfhRA>

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	9
		Редакция Edition	01

9.2. Конфиденциальность и защита

9.2. Procedure for Reporting

— Все полученные сообщения рассматриваются в рамках концепции «культуры справедливости» (**Just Culture**), которая исключает наказание за добросовестно совершённые ошибки и направлена на обучение и предупреждение.

— Персональные данные докладчика, а также лиц, упомянутых в сообщении, проходят обязательную деперсонализацию. Это означает, что идентификационные сведения удаляются или скрываются, чтобы исключить возможность установления личности.

— Использование информации строго ограничено целями повышения уровня безопасности полётов. Она не применяется для установления вины, дисциплинарного давления или иных целей, не связанных с обеспечением safety.

— При необходимости ГАГА вправе запросить у организации дополнительные разъяснения или уточняющую информацию, но при этом защита источника сведений сохраняется.

— All received reports are reviewed within the framework of the “Just Culture” concept, which excludes punishment for bona fide errors and is aimed at learning and prevention.

— Personal data of the reporter, as well as individuals mentioned in the report, undergo mandatory depersonalization. This means that identifying information is removed or hidden to exclude the possibility of establishing identity.

— The use of information is strictly limited to the purposes of enhancing flight safety. It is not applied to establish guilt, impose disciplinary pressure, or for any other purposes not related to safety assurance.

— If necessary, the SCAA has the right to request additional clarifications or supplementary information from the organization; however, the protection of the information source is preserved.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	10
		Редакция Edition	01

Раздел 10. Конфиденциальность и надлежащее использование информации Section 10. Confidentiality and Proper Use of Information

(a) Орган гражданской авиации и организации гражданской авиации, в соответствии с национальным законодательством, принимают необходимые меры для обеспечения надлежащей конфиденциальности сведений о событиях, полученных ими в соответствии с Разделом 4. «Обязательные сообщения» и Разделом 5. «Добровольные сообщения».

(a) The State Civil Aviation Authority and civil aviation organizations, in accordance with national legislation, shall take the necessary measures to ensure appropriate confidentiality of information on occurrences received by them in accordance with Section 4. "Mandatory Reporting" and Section 5. "Voluntary Reporting".

Каждая организация или Орган гражданской авиации обрабатывает персональные данные только в объеме, необходимом для целей настоящей Процедуры, и без ущерба для национального законодательства.

Each organization or the State Civil Aviation Authority shall process personal data only to the extent necessary for the purposes of this Procedure and without prejudice to national legislation.

(б) Без ущерба для положений, касающихся защиты информации о безопасности полетов в соответствии с национальным законодательством, информация, полученная из сообщений о событиях, должна использоваться только в целях, для которых она была собрана.

(b) Without prejudice to the provisions concerning the protection of safety information in accordance with national legislation, information obtained from occurrence reports shall be used only for the purposes for which it was collected.

Орган гражданской авиации и организации не должны предоставлять или использовать информацию о событиях:

The State Civil Aviation Authority and organizations shall not disclose or use occurrence information:

1. для установления вины или ответственности; или
2. для любых целей, кроме поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

1. To attribute blame or liability; or
2. For any purposes other than maintaining or improving safety.

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	<p>Процедура добровольных и обязательных донесений</p> <p>Mandatory and voluntary reporting procedure</p>	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	11
		Редакция Edition	01

Раздел 11. Защита источника информации Section 11. Protection of the Source of Information

(а) Для целей настоящего пункта «персональные данные» включают, в частности, имена или адреса физических лиц.

(a) For the purposes of this item, “personal data” shall include, in particular, the names or addresses of individuals.

(б) Каждая организация гражданской авиации должна обеспечить, чтобы все персональные данные предоставлялись сотрудникам этой организации, за исключением лиц, назначенных в соответствии с Пунктом (а), Раздел 6. «Сбор и хранение информации», только в случае крайней необходимости для расследования происшествий в целях повышения уровня безопасности полетов.

(b) Each civil aviation organization shall ensure that all personal data are made available to the personnel of that organization, other than the persons designated in accordance with item (a), Section 6 “Collection and Storage of Information,” only in cases of absolute necessity for the investigation of occurrences for the purpose of enhancing safety.

Деперсонифицированная информация должна распространяться внутри организации по мере необходимости.

Depersonalized information shall be disseminated within the organization as necessary.

(в) Орган гражданской авиации должен обеспечить, чтобы никакие персональные данные никогда не регистрировались в Национальной базе данных, упомянутой в Разделе 8. «Национальная база данных». Такая деперсонифицированная информация может быть предоставлена всем заинтересованным сторонам, например, для выполнения ими своих обязательств по повышению безопасности полетов.

(c) The State Civil Aviation Authority shall ensure that no personal data are ever recorded in the National Database referred to in Section 8 “National Database.” Such depersonalized information may be made available to all interested parties, for example, for the purpose of fulfilling their obligations to improve safety.

(г) (зарезервировано).

(d) (reserved).

(д) Орган гражданской авиации не должен быть лишен возможности предпринимать любые действия, необходимые для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

(e) The State Civil Aviation Authority shall not be prevented from taking any action necessary to maintain or improve safety.

(е) Без ущерба для применимого национального уголовного законодательства Орган гражданской авиации должен воздерживаться от инициирования возбуждения уголовного преследования в отношении непреднамеренных или неумышленных

(f) Without prejudice to applicable national criminal law, the State Civil Aviation Authority shall refrain from initiating criminal prosecution for unpremeditated or inadvertent violations of the law that come to its attention solely because they were reported in accordance with Section 4 “Mandatory

 <p>ГАГА Государственное Агентство Генеральной Прокуратуры Казахстанской Республики</p>	<p>Процедура добровольных и обязательных донесений</p> <p>Mandatory and voluntary reporting procedure</p>	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	11
		Редакция Edition	01

нарушений закона, о которых стало известно только потому, что о них было сообщено в соответствии с Разделом 4. «Обязательные сообщения» и Разделом 5. «Добровольные сообщения».

Требования настоящего пункта не применяется в случаях, указанных в Пункте (к).

(ж) В случае возбуждения дисциплинарного или административного производства информация, содержащаяся в сообщениях о событиях, не должна использоваться против:

1. лиц, сообщивших о событиях; или
2. лиц, упомянутых в сообщениях о событиях.

Требования настоящего пункта не применяется в случаях, указанных в Пункте (к).

(з) (зарезервировано).

(и) За исключением случаев, предусмотренных Пунктом (к), сотрудники и персонал, выполняющий работы по договору, сообщающие о событиях или упоминаемые в них, собранных в соответствии с пунктами Разделом 4. «Обязательные сообщения» и Разделом 5. «Добровольные сообщения», не должны подвергаться каким-либо ущемлениям со стороны своего работодателя или организации, которой предоставляются услуги.

(к) Защита, предусмотренная пунктами (е), (ж) и (и) настоящего Раздела, не распространяется на следующие ситуации:

1. в случаях умышленного проступка;
2. в случаях явного, грубого и серьезного пренебрежения очевидным риском и полного невыполнения профессиональных обязанностей, которые явно необходимы в

Reporting” and Section 5 “Voluntary Reporting.”

The requirements of this item shall not apply in the cases specified in item (k).

(g) In the event of disciplinary or administrative proceedings, the information contained in occurrence reports shall not be used against:

1. The persons who reported the occurrences; or
2. The persons mentioned in the occurrence reports.

The requirements of this item shall not apply in the cases specified in item (k).

(h) (reserved).

(i) Except as provided in item (k), employees and contracted personnel reporting or mentioned in occurrences collected in accordance with Section 4 “Mandatory Reporting” and Section 5 “Voluntary Reporting” shall not be subject to any prejudice by their employer or the organization to which services are provided.

(k) The protection provided in items (f), (g), and (i) of this Section shall not extend to the following situations:

1. In cases of willful misconduct;
2. In cases of manifest, gross, and serious disregard of an obvious risk and a complete failure to perform professional duties that are clearly required under the circumstances,

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Глава Chapter	11
		Редакция Edition	01

данных обстоятельствах, что привело к предсказуемому ущербу для лица или имущества или серьезно подрывает уровень безопасности полетов.

(л) Каждая организация должна, после консультаций с представителями своего персонала, принять внутренние правила, описывающие, как принципы «культуры справедливости», в частности принцип, упомянутый в пункте (и), гарантируются и реализуются в данной организации.

(м) Сотрудники и персонал, выполняющий работы по договору, могут сообщать в Орган гражданской авиации о предполагаемых нарушениях правил, установленных данным Разделом. Сотрудники и персонал, выполняющий работы по договору, не подлежат штрафным санкциям за сообщение о предполагаемых нарушениях.

resulting in foreseeable harm to a person or property, or seriously undermining the level of safety.

(l) Each organization shall, after consultation with representatives of its personnel, adopt internal rules describing how the principles of “just culture,” in particular the principle referred to in item (i), are ensured and implemented within that organization.

(m) Employees and contracted personnel may report to the State Civil Aviation Authority any alleged infringements of the rules established in this Section. Employees and contracted personnel shall not be subject to any sanctions for reporting alleged infringements.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	01

Приложение 1 – список требований, применимых к системам обязательных и добровольных сообщений
Appendix 1 – list of requirements applicable to mandatory and voluntary reporting systems

Примечание: Поля данных должны быть заполнены запрашиваемой информацией. Если Орган гражданской авиации не может включить эту информацию, поскольку она не была предоставлена организацией или лицом, предоставляющим сообщения, поле данных может быть заполнено значением «неизвестно». Однако, чтобы обеспечить передачу необходимой информации, следует по возможности избегать использования значения «неизвестно» и, по возможности, дополнять отчет этой информацией позднее.

Note: Data fields shall be completed with the information requested. If the State Civil Aviation Authority is unable to include this information because it was not provided by the organization or the reporting individual, the data field may be completed with the value “unknown.” However, in order to ensure the transmission of the necessary information, the use of the value “unknown” should be avoided whenever possible, and the report should, where feasible, be supplemented with this information at a later stage.

При внесении в соответствующую базу данных информации о событиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, событиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и Орган гражданской авиации должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о событиях, зарегистрированных в их базах данных:

When entering into the relevant database information on occurrences subject to mandatory reporting and, where possible, occurrences subject to voluntary reporting, organizations and the State Civil Aviation Authority shall ensure that the following information is included in the occurrence reports recorded in their databases:

A. Общие поля данных, обязательные к заполнению:

A. General data fields, mandatory for completion:

1. Название
2. Информация для классификации:
 - Наименование организации
 - Номер данного дела
 - Статус события
3. Когда
 - Дата (UTC)
4. Где

1. Names
 - Name of the organization
2. Classification information:
 - Case number
 - Occurrence status
3. When
 - Date (UTC)
4. Where

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	01

— Государство/область события	— State/area of the occurrence
— Место события	— Location of the occurrence
5. Классификация	5. Classification
— Класс события	— Occurrence class
— Категория события	— Occurrence category
6. Описание	6. Description
7. Событие	7. Event
— Тип события	— Event type
8. Классификация риска	8. Risk classification
В. Специальные поля данных, обязательные к заполнению	B. Specific data fields, mandatory for completion
1.1 Поля данных, относящиеся к воздушному судну	1.1 Data fields related to the aircraft
1. Идентификация воздушного судна	1. Aircraft identification
— Государство регистрации	— State of registry
— Производитель/Модель/Серия	— Manufacturer/Model/Series
— Серийный номер воздушного судна	— Aircraft serial number
— Регистрационный номер воздушного судна	— Aircraft registration number
— Позывной	— Call sign
2. Эксплуатация воздушного судна	2. Aircraft operation
— Эксплуатант	— Operator
— Тип эксплуатации	— Type of operation
3. Описание воздушного судна	3. Aircraft description
— Категория воздушного судна	— Aircraft category
— Тип силовой установки	— Type of powerplant
— Весовая группа	— Weight group
4. История полета	4. Flight history
— Последний пункт вылета	— Last point of departure
— Планируемый пункт назначения	— Planned destination

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	01

— Этап полета	— Phase of flight
5. Погода	5. Weather
— Данные о погодных условиях	— Weather information
1.2 Поля данных, относящиеся к аэронавигационному обслуживанию	1.2 Data fields related to air navigation services
1. Связь с ОрВД	1. Communication with ATM
— Влияние органов ОрВД	— Impact of Air Traffic Services (ATS) units
— Вовлеченные службы ОрВД, (влияние на развитие ситуации)	— Involved Air Traffic Services (ATS) units (impact on the development of the situation)
2. Название органа ОВД	2. Name of the Air Traffic Services (ATS) unit
1.2.1 Поля данных, относящиеся к нарушению/потере минимального интервала эшелонирования и воздушного пространства	1.2.1 Data fields related to separation minima infringement/loss and airspace
1. Воздушное пространство	1. Airspace
— Тип воздушного пространства	— Type of airspace
— Класс воздушного пространства	— Class of airspace
— Наименования FIR (нижнее воздушное пространство)/UIR (верхнее воздушное пространство)	— Names of FIR (lower airspace) / UIR (upper airspace)
1.3 Поля данных, относящиеся к аэродрому	1.3 Data fields related to the aerodrome
1. Указатель местоположения (код аэропорта по классификации ИКАО)	1. Location indicator (ICAO airport code)
2. Местоположение на аэродроме	2. Location on the aerodrome
1.4 Поля данных, связанные с повреждением воздушного судна или телесными повреждениями	1.4 Data fields related to aircraft damage or personal injuries
1. Тяжесть	1. Severity
— Наибольший ущерб	— Greatest damage
— Уровень травм	— Level of injuries
2. Травмы, полученные людьми	2. Injuries to persons

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	1
		Редакция Edition	01

— Количество травм на земле
(смертельных, серьёзных, лёгких)

— Number of ground injuries (fatal, serious, minor)

— Количество травм на борту
воздушного судна (смертельных,
серьёзных, лёгких)

— Number of onboard injuries (fatal, serious, minor)

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

Приложение 2 – События, связанные с эксплуатацией воздушного судна
Appendix 2 – Events related to aircraft operations

Примечание: Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие события соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они обычно возникают, с целью упрощения процедуры донесения. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

Note: This appendix is structured in such a way that the corresponding events are associated with the categories of activities during which, based on experience, they normally occur, in order to facilitate the reporting process. However, this structuring does not imply that occurrences should not be reported if they take place outside the category of activities with which they are associated in the list.

1. Летная эксплуатация

1. Flight operations

1.1 Подготовка к полету

1.1 Pre-flight preparation

(a) Использование неверных данных или внесение ошибочных данных в оборудование, используемое для навигации или расчета летно-технических характеристик, которое поставило или могло поставить под угрозу безопасность воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

(a) Use of incorrect data, or entry of erroneous data into equipment used for navigation or performance calculations, which endangered or could have endangered the safety of the aircraft, its occupants, or any other person.

(б) Перевозка или попытка перевозки опасных грузов с нарушением действующего законодательства, включая неправильную маркировку, упаковку и обращение с опасными грузами.

(b) Carriage or attempted carriage of dangerous goods in violation of applicable regulations, including improper marking, packaging, or handling of such goods.

1.2. Подготовка воздушного судна

1.2 Aircraft preparation

(a) Неправильный тип топлива или загрязненное топливо.

(a) Incorrect fuel type or contaminated fuel.

(б) Отсутствие, неправильная или недостаточная противообледенительная обработка.

(b) Absence of, incorrect, or insufficient anti-icing treatment.

1.3. Взлет и посадка

1.3 Take-off and landing

(a) Выезд за пределы рулежной дорожки или ВПП.

(a) Runway or taxiway excursion.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

(б) Фактический или потенциальный несанкционированный выезд на рулежную дорожку или ВПП. (b) Actual or potential unauthorized runway or taxiway incursion.

(в) Несанкционированный выезд в зону конечного участка захода на посадку и в зону взлета (FATO). (c) Unauthorized entry into the final approach and take-off area (FATO).

(г) Любой прерванный взлет. (d) Any rejected take-off.

(д) Неспособность достичь требуемых или ожидаемых характеристик во время взлета, маневра «ухода на второй круг» или посадки. (e) Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around, or landing.

(е) Фактический взлет или попытка взлета, заход на посадку или посадка с неправильной конфигурацией. (f) Actual or attempted take-off, approach, or landing with incorrect configuration.

(ж) Удар хвостовой частью, лопастью/законцовкой крыла или гондолой двигателя во время взлета или посадки. (g) Tail strike, wingtip/rotor blade strike, or engine nacelle strike during take-off or landing.

(з) Заход на посадку с нарушением критериев стабилизированного захода на посадку, установленных эксплуатантом. (h) Approach in violation of the stabilized approach criteria established by the operator.

(и) Продолжение захода на посадку по приборам ниже опубликованных минимумов при недостаточной визуальной ориентации. (i) Continuation of an instrument approach below the published minima without sufficient visual reference.

(к) Превентивная или вынужденная посадка. (j) Precautionary or forced landing.

(л) Ранняя и поздняя посадка. (k) Early or late landing.

(м) Жесткая посадка. (l) Hard landing.

1.4 Любой этап полета 1.4 Any phase of flight

(а) Потеря управления. (a) Loss of control.

(б) Выход воздушного судна за пределы нормальных режимов полёта, выход за пределы нормального угла тангажа, крена или воздушной скорости, не соответствующие условиям полета. (b) Exceedance of normal flight envelope, including abnormal pitch, bank, or airspeed not consistent with flight conditions.

(в) Нарушение эшелонирования. (c) Loss of separation.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

(г) Активация любой защиты диапазона полета (flight envelope protection), предупреждения о превышении критического угла атаки, вибрации штурвальной колонки, толкателя штурвальной колонки (stick pusher) и автоматической защиты.

(д) Непреднамеренное отклонение от заданного или назначенного курса на наименьшее из значений: удвоенное значение требуемых навигационных характеристик или 10 морских миль.

(е) Превышение ограничений, установленных руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

(ж) Выполнение полета с неправильной настройкой высотомера.

(з) Попадание в реактивный спутный след или воздушный поток за винтом, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

(и) Неправильная интерпретация режима автоматизации или любой информации, предоставленной экипажу, которая представляет или могла представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

1.5. Другие типы событий

(а) Непреднамеренная выгрузка перевозимого груза или другого оборудования за пределы воздушного судна.

(б) Потеря ситуационной осведомленности (включая осведомленность об окружающей обстановке, режиме и системе, пространственную дезориентацию и временные рамки).

(с) Любое событие, в котором действия человека непосредственно способствовали

(d) Activation of any flight envelope protection, stall warning, stick shaker, stick pusher, or automatic protection system.

(e) Unintentional deviation from the cleared or assigned route by the lesser of: twice the required navigation performance value or 10 nautical miles.

(f) Exceedance of limitations specified in the Aircraft Flight Manual (AFM).

(g) Flight conducted with incorrect altimeter setting.

(h) Encounter with jet wake turbulence or propeller wash which presented or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or any other person.

(i) Incorrect interpretation of automation mode or of any information provided to the crew, which presented or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or any other person.

1.5 Other types of events

(a) Unintentional release of carried cargo or other equipment outside the aircraft.

(b) Loss of situational awareness (including environmental, mode, and system awareness, spatial disorientation, and time frame).

(c) Any event in which human actions directly contributed or could have contributed to an accident or serious incident.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

или могли способствовать аварии или серьезному инциденту.

2. Технические происшествия

2. Technical occurrences

2.1 Конструкция и системы

2.1 Design and systems

(а) Потеря любой части конструкции воздушного судна в полете.

(a) In-flight loss of any part of the aircraft structure.

(б) Потеря системы.

(b) Loss of a system.

(в) Потеря резервирования системы.

(c) Loss of system redundancy.

(г) Утечка жидкости, вызвавшая опасность возгорания или потенциально опасное загрязнение конструкции, систем или оборудования воздушного судна, что создало опасность или могло создать опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

(d) Fluid leak resulting in a fire hazard or potentially hazardous contamination of aircraft structure, systems, or equipment, which created or could have created a hazard to the aircraft, its occupants, or other persons.

(д) Неисправности или дефекты топливной системы, повлиявшие на подачу и/или распределение топлива.

(e) Malfunctions or defects of the fuel system affecting fuel supply and/or distribution.

(е) Неправильное функционирование или отказ системы индикации, если это приводит к указаниям, которые могут ввести экипаж в заблуждение.

(f) Malfunction or failure of an indicating system resulting in indications that may mislead the crew.

(ж) Неправильное функционирование органов управления полетом, таких как асимметричное функционирование или заклинившие органы управления полетом (например: подъемные механизмы (закрылки/предкрылки), сопротивление (интерцепторы), системы управления положением воздушного судна (элероны, рули высоты, руль направления)).

(g) Malfunction of flight controls, such as asymmetric operation or jammed flight controls (e.g. lift devices [flaps/slats], drag devices [spoilers], and aircraft attitude control surfaces [ailerons, elevators, rudder]).

2.2 Силовая установка (включая двигатели, лопастные винты и системы управления несущим винтом) и вспомогательные силовые установки (ВСУ)

2.2 Powerplant (including engines, propellers, and rotor control systems) and auxiliary power units (APU)

(а) Отказ или существенная неисправность любой части или системы управления воздушного винта, ротора или силовой установки.

(a) Failure or significant malfunction of any part or control system of a propeller, rotor, or powerplant.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

(б) Повреждение или отказ несущего/хвостового винта или трансмиссии и/или эквивалентных систем. (b) Damage to or failure of a main/tail rotor or transmission and/or equivalent systems.

(в) Самовыключение, отключение в полете любого двигателя или ВСУ при необходимости (например, в случаях: ETOPS (Эксплуатация двухмоторных самолетов увеличенной дальности), MEL (Список минимального оборудования)). (c) In-flight shutdown or uncommanded shutdown of any engine or APU when required (e.g. in cases of ETOPS – Extended Range Twin-Engine Operations, MEL – Minimum Equipment List).

(г) Превышение пределов работы двигателя, включая заброс оборотов двигателя или невозможность контролировать скорость вращения любого компонента с высоким оборотом (например: вспомогательная силовая установка, воздушный стартер, установка кондиционирования, лопастной винт или несущий винт). (d) Exceedance of engine operating limits, including engine overspeed or inability to control the rotational speed of any high-speed component (e.g. auxiliary power unit, air starter, air conditioning unit, propeller, or rotor).

(д) Неправильная работа или повреждение части двигателя, винтомоторной группы, вспомогательной силовой установки или трансмиссии, что приводит к одной или нескольким из следующих ситуаций: (e) Malfunction or damage of an engine, propeller assembly, auxiliary power unit, or transmission resulting in one or more of the following situations:

- | | |
|---|---|
| 1) отказ системы реверсирования тяги; | 1) Failure of the thrust reverser system; |
| 2) неспособность контролировать силу, тягу или скорость вращения; | 2) Inability to control power, thrust, or rotational speed; |
| 3) неспособность удерживать компоненты или остатки. | 3) Inability to contain components or debris; |

3. Взаимодействие с аэронавигационными службами (ANS) и управлением воздушным движением (ATM) с 3. Interaction with Air Navigation Services (ANS) and Air Traffic Management (ATM)

(а) Небезопасное разрешение от ATM (управление воздушным движением). (a) Unsafe clearance from Air Traffic Management (ATM).

(б) Длительное прерывание связи с ATS (службами воздушного движения) или ATM (управлением воздушным движением). (b) Prolonged interruption of communications with Air Traffic Services (ATS) or Air Traffic Management (ATM).

(в) Противоречивые инструкции от различных органов ATS, которые могут (c) Conflicting instructions from different ATS units that could lead to loss of separation between aircraft.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

привести к потере интервала между воздушными судами.

(г) Неверное толкование радиопереговоров, которое создало или могло создать опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

(д) Преднамеренное отклонение от инструкции АТС которое представляет угрозу или могло бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

4. Чрезвычайные происшествия и другие критические ситуации

(а) Любое событие, приводящее к объявлению чрезвычайной ситуации («Mayday» или «PAN call»).

(б) Любой тип возгорания, плавления, задымления, парообразования, образования электрической дуги, перегрева, пожара или взрыва.

(в) Присутствие загрязненного воздуха в кабине летного экипажа или пассажирском салоне, что представляет угрозу или может представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

(г) Невыполнение летным или кабинным экипажем установленных действий на случай нештатных или аварийных ситуаций.

(д) Использование аварийного оборудования или аварийных процедур, влияющих на летные или посадочные характеристики.

(е) Отказ любой аварийно-спасательной системы или оборудования, который представляет или мог представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

(ж) Невозможность контролировать давление в салоне.

(d) Misinterpretation of radiocommunications which created or could have created a hazard to the aircraft, its occupants, or any other person.

(e) Intentional deviation from an ATC instruction which presented or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or other persons.

4. Emergencies and other critical situations

(a) Any event leading to the declaration of an emergency (“Mayday” or “Pan call”).

(b) Any type of fire, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire, or explosion.

(c) Presence of contaminated air in the flight deck or passenger cabin which presents or could present a hazard to the aircraft, its occupants, or other persons.

(d) Failure by flight or cabin crew to perform prescribed actions in abnormal or emergency situations.

(e) Use of emergency equipment or emergency procedures affecting flight or landing performance.

(f) Failure of any emergency or safety system or equipment which presents or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or any other person.

(g) Inability to control cabin pressure.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

(з) Критически низкий уровень топлива или уровень топлива в пункте назначения ниже требуемого финального резерва топлива.

(и) Любое использование экипажем кислородной системы.

(к) Недееспособность любого члена летного или cabinного экипажа, приводящая к сокращению численности экипажа ниже минимально-допустимой.

(л) Усталость экипажа, влияющая или способная повлиять на его способность безопасно выполнять свои задачи в полете.

5. Внешняя среда и метеорология

(а) Столкновение или опасное сближение на земле или в воздухе, с другим воздушным судном, с землей или препятствием (включая транспортные средства).

(б) Срабатывание ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).

(в) Срабатывание системы предотвращения столкновений с землей, аналогичной системе GPWS (система сигнализации опасного сближения с землёй) или TAWS (Система осведомлённости и предупреждения о рельефе местности).

(г) Столкновение с дикими животными, включая птиц.

(д) Повреждение посторонними предметами/мусором (FOD).

(е) Неожиданное столкновение с опасным состоянием поверхности взлётно-посадочной полосы.

(ж) Турбулентность в спутном следе

(з) Создание помех воздушному судну огнестрельным оружием, фейерверками, запуском воздушных змеев, лазерным освещением, мощными источниками света, лазерами, дистанционно пилотируемыми

(h) Critically low fuel level or fuel level at destination below the required final fuel reserve.

(i) Any use of the oxygen system by the crew.

(j) Incapacitation of any flight or cabin crew member resulting in crew numbers falling below the minimum required.

(k) Crew fatigue affecting or likely to affect the ability to safely perform flight duties.

5. External environment and meteorology

(a) Collision or near collision, on the ground or in the air, with another aircraft, the ground, or an obstacle (including vehicles).

(b) ACAS Resolution Advisory (RA) activation.

(c) Activation of a ground collision avoidance system, such as GPWS (Ground Proximity Warning System) or TAWS (Terrain Awareness and Warning System).

(d) Collision with wildlife, including birds.

(e) Foreign Object Damage (FOD).

(f) Unexpected encounter with a hazardous runway surface condition.

(g) Wake turbulence.

Interference with an aircraft by means of firearms, pyrotechnics (fireworks), kite flying, laser illumination or other high-intensity light sources, remotely piloted aircraft (RPAS) / model aircraft, or similar means.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

летательными аппаратами, авиамоделями или аналогичными средствами.

(и) Удар молнии, приведший к повреждению воздушного судна или потере или отказу любой его системы.

(к) Град, приведший к повреждению воздушного судна, потере или отказу любой системы воздушного судна.

(л) Сильная турбулентность или любая ситуация, приведшая к травмам пассажиров воздушного судна или в результате которой считается необходимой «проверка после турбулентности» воздушного судна.

(м) Значительный сдвиг ветра или гроза, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

(н) Обледенение, приведшее к трудностям в управлении, повреждению воздушного судна, потере или отказу любой системы воздушного судна.

(о) Попадание вулканического пепла.

6. Авиационная Безопасность

1) Угон воздушного судна;

2) Обнаружение огнестрельного оружия и боеприпасов;

3) Обнаружение взрывчатых веществ;

4) Обнаружение запрещенных предметов, умышленно спрятанных пассажиром для обхода системы безопасности;

5) Обнаружение запрещенных предметов;

6) Несанкционированное проникновение:

a) в ОЗОД;

b) в воздушное судно;

(i) Lightning strike resulting in aircraft damage or the loss or failure of any system.

(j) Hail resulting in aircraft damage or the loss or failure of any aircraft system.

(k) Severe turbulence or any situation resulting in passenger injuries or requiring a “turbulence check” of the aircraft.

(l) Significant wind shear or thunderstorm which presents or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or any other person.

(m) Icing resulting in control difficulties, aircraft damage, or the loss or failure of any aircraft system.

(n) Encounter with volcanic ash.

6. Aviation security

1) Aircraft hijacking;

2) Discovery of firearms and ammunition;

3) Discovery of explosives;

4) Discovery of prohibited items intentionally concealed by a passenger to circumvent security screening;

5) Discovery of prohibited items;

6) Unauthorized access;

a) into a security restricted area (SRA);

b) into an aircraft

 ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	2
		Редакция Edition	01

- | | |
|---|--|
| <p>с) к важным объектам инфраструктуры (ANS, помещения грузовых и почтовых служб, помещения билетных касс, другие);</p> <p>7) Сообщения о бомбе (угроза взрыва);</p> <p>8) Нападения на:</p> <p style="padding-left: 20px;">а) аэропорт;</p> <p style="padding-left: 20px;">б) воздушное судно;</p> <p style="padding-left: 20px;">в) важные объекты инфраструктуры (ANS, помещения грузовых и почтовых служб, помещения билетных касс, другие);</p> <p>9) Недисциплинированные пассажиры;</p> <p>10) Кибер-атаки/инциденты;</p> <p>11) Другие инциденты в сфере авиационной безопасности не перечислены в данном списке, но о которых необходимо сообщать.</p> | <p>с) to critical infrastructure facilities (ANS facilities, cargo and mail service premises, ticket offices, others);</p> <p>7) Bomb threat (threat of explosion);</p> <p>8) Attacks on:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) an airport;</p> <p style="padding-left: 20px;">b) an aircraft;</p> <p style="padding-left: 20px;">c) critical infrastructure facilities (ANS facilities, cargo and mail service premises, ticket offices, others);</p> <p>9) Unruly passengers;</p> <p>10) Cyber-attacks/incidents;</p> <p>11) Other aviation security incidents not listed above but required to be reported.</p> |
|---|--|

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	01

Приложение 3 – Происшествия, связанные с техническим состоянием, техническим обслуживанием и ремонтом воздушного судна
Appendix 3 – Occurrences related to aircraft airworthiness, maintenance, and repair

1. Производство

Изделия, детали или оборудование, выпускаемые производственной организацией с отклонениями от действующих проектных данных, которые могут привести к потенциально небезопасному состоянию, определённому держателем сертификата типа или одобрения на проект.

2. Проектирование

Любая неисправность, отказ, дефект или другое событие, связанное с изделием, деталью или оборудованием, которое привело или может привести к возникновению небезопасного состояния.

Примечание: Этот список применяется к происшествиям, связанным с изделием, деталью или устройством, на которые распространяется типовой сертификат, сертификат ограниченного типа, сертификат дополнительного типа, авторизация ETSO, утверждение проекта капитального ремонта или любое другое соответствующее утверждение, которое считается выданным в соответствии с Положениями о поддержании летной годности воздушных судов и авиационных изделий, частей и устройств и авторизации предприятий и персонала с полномочиями в данной сфере, а также сертификации проектных и производственных организаций.

3. Техническое обслуживание и управление поддержанием летной годности

(a) Серьезные повреждения конструкции (например, трещины, постоянная деформация, отслаивание, отделение,

1. Manufacture

Products, parts, or appliances released by a production organization with deviations from the applicable design data, which may lead to a potentially unsafe condition as determined by the type certificate or design approval holder.

2. Design

Any malfunction, failure, defect, or other occurrence associated with a product, part, or appliance that has resulted or may result in an unsafe condition.

Note: This list applies to occurrences related to a product, part, or appliance covered by a type certificate, restricted type certificate, supplemental type certificate, ETSO authorization, major repair design approval, or any other relevant approval deemed to have been issued under the regulations on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts, and appliances, as well as the authorization of organizations and personnel involved in these activities, and the certification of design and production organizations.

3. Maintenance and continuing airworthiness management

(a) Serious structural damage (e.g. cracks, permanent deformation, delamination, separation, burning, excessive wear, or

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	01

горение, чрезмерный износ или коррозия), обнаруженные во время работ по техническому обслуживанию воздушного судна или любой его части.

(б) Значительная утечка или сильное загрязнение жидкостей (например, гидравлические жидкости, топливо, масло, газ или другие жидкости).

(в) Неисправная работа или повреждение части двигателя, винтомоторной группы и/или трансмиссии, что приводит к одной или нескольким из следующих последствий:

1. негерметичность компонентов/обломки;
2. повреждение конструкции крепления двигателя.

(г) Повреждение или отказ лопастного винта, которые могут привести к отделению воздушного винта или любой его значительной части в полете и/или неисправности системы управления воздушным винтом.

(д) Повреждение, отказ или дефект редуктора/крепления несущего винта, которые могут привести к отделению несущего винта в полете и/или неисправности системы управления несущим винтом.

(е) Значительная неисправность критически важной для безопасности системы или оборудования, включая аварийную систему или оборудование, во время испытаний при техническом обслуживании или невозможность активировать эти системы после технического обслуживания.

(ж) Неправильная сборка или установка компонентов воздушного судна, выявленные во время процедуры проверки или испытания, которой не была специально запланировано для этой цели.

corrosion) detected during maintenance of the aircraft or any of its parts.

(b) Significant leakage or severe contamination of fluids (e.g. hydraulic fluid, fuel, oil, gas, or other fluids).

(c) Malfunction or damage of an engine, propeller assembly, and/or transmission resulting in one or more of the following consequences:

1. Uncontainment of components/debris;
2. Damage to engine mounting structure;

(d) Damage to or failure of a propeller that may result in the separation of the propeller or any significant part of it in flight and/or malfunction of the propeller control system.

(e) Damage, failure, or defect of the rotor gearbox/mounting that may result in the separation of the rotor in flight and/or malfunction of the rotor control system.

(f) Significant malfunction of a safety-critical system or equipment, including emergency systems or equipment, during maintenance tests, or inability to activate such systems after maintenance.

(g) Incorrect assembly or installation of aircraft components detected during an inspection or test procedure not specifically intended for that purpose.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	01

- (з) Неправильная оценка серьезного дефекта или серьезное несоблюдение процедур MEL и бортового технического журнала ВС (Technical logbook).
- (и) Серьезное повреждение системы электропроводки (EWIS).
- (к) Любой дефект в ресурсоограниченной критически важной детали, вызывающий её вывод из эксплуатации до выработки полного установленного ресурса.
- (л) Использование изделий, составных частей или материалов неизвестного или подозрительного происхождения, или основных компонентов, непригодных для использования.
- (м) Вводящие в заблуждение, неверные или недостаточные используемые данные или процедуры технического обслуживания, которые могут привести к значительным ошибкам в техническом обслуживании, включая лингвистические проблемы.
- (н) Неправильный контроль или неправильное применение ограничений или регламента технического обслуживания воздушного судна.
- (о) Выпуск воздушного судна в эксплуатацию после технического обслуживания, при наличии любого несоответствия, которое ставит под угрозу безопасность полетов.
- (п) Серьезный ущерб, причиненный воздушному судну во время технического обслуживания из-за неправильного технического обслуживания или использования ненадлежащего или неисправного наземного оборудования, при котором требуются дополнительные меры по техническому обслуживанию.
- (р) Выявленные случаи возгорания, плавления, задымления, искрения, перегрева или пожара.
- (h) Incorrect assessment of a serious defect or serious non-compliance with MEL procedures and the aircraft technical logbook.
- (i) Serious damage to the Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).
- (j) Any defect in a life-limited critical part leading to its withdrawal from service before reaching its approved life limit
- (k) Use of products, parts, or materials of unknown or suspect origin, or of major components unfit for use.
- (l) Misleading, incorrect, or insufficient maintenance data or procedures that may lead to significant maintenance errors, including linguistic issues.
- (m) Improper control or incorrect application of aircraft maintenance limitations or schedules.
- (n) Release of an aircraft to service after maintenance with any non-compliance that jeopardizes flight safety.
- (o) Serious damage caused to an aircraft during maintenance due to improper maintenance practices or the use of inappropriate or faulty ground equipment, requiring additional maintenance actions.
- (p) Detected cases of fire, melting, smoke, arcing, overheating, or combustion.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	3
		Редакция Edition	01

(с) Любое событие, в котором действия человека, включая усталость персонала, непосредственно способствовали или могли способствовать авиационному происшествию или серьёзному инциденту.

(т) Серьёзная неисправность, проблема с надёжностью или повторяющаяся проблема с качеством записи, влияющие на регистратор полетных данных (такой как, система регистрации полетных данных, система передачи данных или бортовой магнитофон) или отсутствие информации, необходимой для обеспечения надлежащей работы регистратора полетных данных.

(q) Any event in which human actions, including staff fatigue, directly contributed or could have contributed to an accident or serious incident.

(r) Serious malfunction, reliability issue, or repetitive recording quality problem affecting the flight data recorder (such as a flight data recording system, data transmission system, or cockpit voice recorder), or absence of information necessary to ensure proper operation of the flight data recorder.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	01

Приложение 4 – События, связанные с аэронавигационными службами и средствами
Appendix 4 – Occurrences related to air navigation services and facilities

Примечание: Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие события соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они возникают, для облегчения сообщения об этих событиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в приведенном ниже списке.

Note: This appendix is structured in such a way that the relevant occurrences are aligned with the categories of activities during which, based on experience, they typically arise, in order to facilitate occurrence reporting. However, this structuring does not imply that occurrences should not be reported if they occur outside the category of activities with which they are associated in the list below.

1. События, связанные с воздушным судном

1. Aircraft-related occurrences

(а) Столкновение или угроза столкновения на земле или в воздухе между воздушным судном и другим воздушным судном, поверхностью земли или препятствием, (препятствия включают транспортные средства), включая угрозу контролируемого полета в землю (угроза CFIT (контролируемого полёта в землю)).

(a) Collision or risk of collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, the ground, or an obstacle (obstacles include vehicles), including the risk of controlled flight into terrain (CFIT).

(б) Несоблюдение минимальных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

(b) Failure to maintain minimum separation between aircraft.

(в) Несоответствующее эшелонирование (при отсутствии регламентированных минимальных интервалов эшелонирования, ситуация, при которой интервал между двумя воздушными судами считается недостаточным, чтобы пилоты могли обеспечить безопасное эшелонирование).

(c) Inadequate separation (in the absence of prescribed minimum separation standards, a situation in which the distance between two aircraft is considered insufficient for the pilots to ensure safe separation).

(г) Срабатывание системы ACAS (ACAS RA).

(d) ACAS Resolution Advisory (RA) activation.

(д) Столкновения с дикими животными, включая птиц.

(e) Collisions with wildlife, including birds.

(е) Выезд за пределы рулежной дорожки или ВПП.

(f) Runway or taxiway excursion.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	01

(ж) Фактический или потенциальный несанкционированный выезд на рулежную дорожку или ВПП.

(g) Actual or potential unauthorized entry onto a taxiway or runway

(з) Несанкционированный выезд в зону конечного участка захода на посадку и зону взлета (FATO).

(h) Unauthorized entry into the final approach and take-off area (FATO).

(и) Отклонение воздушного судна от предписаний УВД (ATC).

(i) Aircraft deviation from Air Traffic Control (ATC) instructions.

(к) Отклонение воздушного судна от применимых правил организации воздушного движения (АТМ):

(j) Aircraft deviation from applicable Air Traffic Management (ATM) procedures.

1. несоблюдение воздушным судном процедур, подлежащих применению и опубликованных ОрВД (АТМ);

1. Non-compliance by an aircraft with procedures applicable and published by Air Traffic Management (ATM);

2. нарушение воздушного пространства, в том числе несанкционированный вход в воздушное пространство;

2. Airspace infringement, including unauthorized entry into airspace;

3. несоблюдение требований, касающихся транспортировки и эксплуатации авиационного оборудования, связанного с ОрВД (АТМ), предусмотренных действующими правилами.

3. Non-compliance with requirements concerning the transport and operation of aeronautical equipment related to Air Traffic Management (ATM), as prescribed by applicable regulations

(л) События, связанные с путаницей в позывных.

(k) Call sign confusion-related occurrences.

2. Ухудшение или полная потеря обслуживания или функций

2. Degradation or complete loss of service or functions

(а) Неспособность предоставлять услуги ОрВД (АТМ) или выполнять функции ОрВД (АТМ)

(a) Inability to provide Air Traffic Management (ATM) services or perform ATM functions.

1. невозможность предоставлять аэронавигационное обслуживание или выполнять функции аэронавигационного обслуживания;

1. Inability to provide air navigation services or perform air navigation functions;

2. невозможность управлять воздушным пространством или выполнять функции управления воздушным пространством;

2. Inability to manage airspace or perform airspace management functions;

3. неспособность предоставлять услуги по управлению пропускной способностью воздушного движения или обеспечивать

3. Inability to provide air traffic flow management (ATFM) services or to perform air traffic flow management functions.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	01

функции управления пропускной способностью воздушного движения.

(б) Неполная или преимущественно неверная, искаженная, несоответствующая или вводящая в заблуждение информация, полученная от служб поддержки (например, органов обслуживания воздушного движения (ATS), службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS), метеорологической службы, навигационные базы данных, карты, графики, служб аэронавигационной информации (AIS)), включая информацию о ненадежном состоянии поверхности взлетно-посадочной полосы.

(в) Отказ службы связи.

(г) Отказ службы наблюдения.

(д) Отказ функции или службы обработки и распространения данных.

(е) Отказ навигационного обслуживания.

(ж) Сбой в системе безопасности ОрВД (АТМ), который оказал или мог оказать прямое негативное влияние на безопасное предоставление обслуживания.

(з) Значительная перегрузка сектора или позиций управления воздушным движением, что может отрицательно сказаться на предоставлении обслуживания.

(и) Неправильный прием или толкование важных сообщений, в том числе неправильное понимание используемого языка, которое повлияло или могло напрямую отрицательно повлиять на безопасное предоставление обслуживания.

(к) Длительная потеря связи с воздушным судном или другим органом аэронавигационного обслуживания.

(b) Incomplete or predominantly incorrect, distorted, inaccurate, or misleading information received from support services (e.g. Air Traffic Services (ATS), Automatic Terminal Information Service (ATIS), meteorological services, navigation databases, charts, maps, Aeronautical Information Services (AIS)), including information on the unsafe condition of the runway surface.

(c) Failure of the communication service.

(d) Surveillance service failure.

(e) Failure of data processing and distribution function or service.

(f) Failure of navigation service.

(g) Failure in the Air Traffic Management (ATM) safety system which had, or could have had, a direct adverse impact on the safe provision of services.

(h) Significant overload of an air traffic control sector or position that may adversely affect the provision of services.

(i) Incorrect reception or interpretation of important messages, including misinterpretation of the language used, which affected or could have directly adversely affected the safe provision of services.

(k) Prolonged loss of communication with an aircraft or with another air navigation service unit.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	4
		Редакция Edition	01

3. Другие события

(а) Объявление чрезвычайной ситуации (сигнал «Mayday» или «PAN»).

(б) Значительное внешнее вмешательство в передачу информации аэронавигационными службами (например, радиостанции, передающие в диапазоне FM и создающие помехи для системы посадки по приборам (ILS), всенаправленного радиомаяка ОБЧ (азимутального радиомаяка VOR) и сообщений).

(в) Создание помех воздушному судну, органу аэронавигационного обслуживания или радиопередаче, в том числе с помощью огнестрельного оружия, фейерверков, запуска воздушных змеев, лазерного освещения, мощных лазеров, дистанционно пилотируемых авиационных систем, авиамodelей или аналогичными средствами.

(г) Слив топлива.

(д) Угроза взрыва или захват воздушного судна.

(е) Усталость, влияющая или потенциально влияющая на способность безопасно выполнять обязанности по аэронавигации или управлению воздушным движением.

(ж) Любое событие, в котором действия человека непосредственно способствовали или могли способствовать авиационному происшествию или серьезному инциденту.

3. Other occurrences

(a) Declaration of an emergency (signal “Mayday” or “PAN”).

(b) Significant external interference with the transmission of information by air navigation services (e.g. FM radio stations causing interference to the Instrument Landing System (ILS), the VHF omnidirectional radio range (VOR), and communications).

(c) Interference to an aircraft, an air navigation service unit or radio transmission, including by means of firearms, fireworks, kite-flying, laser illumination (including high-power lasers), remotely piloted aircraft systems (RPAS), model aircraft or similar means.

(d) Fuel jettison.

(e) Threat of explosion or unlawful seizure (hijacking) of an aircraft.

(f) Fatigue affecting, or potentially affecting, the ability to safely perform air navigation or air traffic management duties.

(g) Any occurrence in which human actions directly contributed, or could have contributed, to an accident or a serious incident.

 <p>ГАГА Государственное Агентство Гражданской Авиации Кыргызской Республики</p>	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

Приложение 5 – Происшествия, связанные с аэродромной деятельностью и наземным обслуживанием
Appendix 5 – Occurrences related to aerodrome operations and ground handling

Примечание: Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие события соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они возникают, для облегчения сообщения об этих событиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в приведенном ниже списке.

Note: This Appendix is structured in such a way that the relevant occurrences are associated with the categories of activities during which, based on experience, they arise, in order to facilitate the reporting of such occurrences. However, this structuring does not imply that occurrences should not be reported if they take place outside the category of activities with which they are associated in the list below.

1. Управление безопасностью полетов на аэродроме

1. Aerodrome Safety Management

1.1 События, связанные с воздушными судами и препятствиями

1.1 Occurrences Related to Aircraft and Obstacles

(а) Столкновение или угроза столкновения на земле или в воздухе между воздушным судном и другим воздушным судном, поверхностью земли или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

(a) Collision or risk of collision on the ground or in the air between an aircraft and another aircraft, the ground surface or an obstacle (obstacles include vehicles).

(б) Столкновение с дикими животными, включая птиц.

(b) Collision with wildlife, including birds.

(в) Выезд за пределы рулежной дорожки или ВПП.

(c) Runway or taxiway excursion.

(г) Фактический или потенциальный несанкционированный выезд на рулежную дорожку или ВПП.

(d) Actual or potential unauthorized runway or taxiway incursion.

(д) Несанкционированный въезд / выезд в зону конечного участка захода на посадку и зону взлета (FATO).

(e) Unauthorized entry to or exit from the final approach and take-off area (FATO).

(е) Невыполнение воздушным судном или транспортным средством указаний, инструкций или ограничений при движении по рабочей площади аэродрома (например, занятие несоответствующей ВПП,

(f) Failure of an aircraft or vehicle to comply with instructions, directions or restrictions when operating on the movement area of the aerodrome (e.g. entering an incorrect runway

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

рулежной дорожки или выезд на ограниченный участок аэродрома).

(ж) Посторонний предмет на рабочей площади аэродрома, который представляет или мог представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

(з) Наличие препятствий на аэродроме или в его окрестностях, не указанных в AIP (сборнике аэронавигационной информации) или NOTAM и/или отсутствие надлежащей маркировки или светосигнального оборудования.

(и) Помехи, причиненные транспортными средствами, оборудованием или лицами во время процедур буксировки воздушного судна хвостом вперед от аэровокзала (push-back), руления воздушного судна задним ходом с применением реверса тяги (powerback) или руления.

(к) Пассажиры или посторонние лица, оставленные на перроне без соответствующего контроля.

(л) Воздействие реактивной струи, потока воздуха от несущего винта или струи воздушного винта.

(м) Объявление о чрезвычайной ситуации («MAYDAY» или «PAN»).

1.2 Ухудшение функционирования или полный выход из строя служб или функций

(a) Нарушение или отказ связи между:

1. персоналом аэродрома, транспортного средства или другого наземного персонала с органом управления воздушным движением также службой обслуживания воздушного движения или подразделением по обслуживанию на перроне;

2. подразделением по обслуживанию на перроне и воздушным судном,

or taxiway, or accessing a restricted area of the aerodrome).

(g) Foreign object on the aerodrome movement area which presents or could have presented a hazard to an aircraft, its occupants, or any other person.

(h) Presence of obstacles at the aerodrome or in its vicinity not published in the Aeronautical Information Publication (AIP) or NOTAM, and/or absence of proper marking or lighting.

(i) Interference caused by vehicles, equipment or persons during aircraft push-back from the terminal, power-back using reverse thrust, or taxiing.

(k) Passengers or unauthorized persons left on the apron without appropriate supervision.

(l) Jet blast, rotor downwash, or propeller wash effects.

(m) Declaration of an emergency (“MAYDAY” or “PAN”).

1.2 Degradation or complete failure of services or functions

(a) Disruption or failure of communication between:

1. Aerodrome personnel, vehicle operators, or other ground personnel with an air traffic control unit, an air traffic services unit, or an apron management service.

2. An apron management service and an aircraft, a vehicle, or an air traffic control unit.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

транспортным средством или органом управления воздушным движением.

(б) Серьезный отказ, неисправность или дефект аэродромного оборудования или системы, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна или находящихся на его борту лиц.

(в) Существенные недостатки маркировки аэродрома, светосигнального оборудования или систем сигнализации аэродрома.

(г) Отказ системы аварийного оповещения аэродрома при чрезвычайных ситуациях.

(д) Недоступность аварийно-спасательных и противопожарных служб в соответствии с действующими требованиями.

1.3 Прочие события

(а) Пожар, задымление или взрыв в помещениях аэродрома, на окружающей территории и оборудовании, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна или находящихся на его борту лиц.

(б) События, связанные с обеспечением авиационной безопасности аэродрома (например, незаконное проникновение, саботаж, угроза взрыва).

(в) Отсутствие уведомления о существенном изменении условий эксплуатации аэродрома, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна или находящихся на его борту лиц.

(г) Отсутствие, неправильная или недостаточная противообледенительная обработка.

(д) Значительный разлив топлива во время заправки.

(е) Заправка загрязненным или неподходящим типом топлива или другими

(b) Serious failure, malfunction, or defect of aerodrome equipment or systems which presents or could have presented a hazard to an aircraft or to persons on board.

(c) Significant deficiencies in aerodrome markings, lighting, or signaling systems.

(d) Failure of the aerodrome emergency alarm system during emergencies.

(e) Unavailability of rescue and fire-fighting services in accordance with applicable requirements.

1.3 Other occurrences

(a) Fire, smoke, or explosion in aerodrome facilities, on the surrounding area, or in equipment, which presents or could have presented a hazard to an aircraft or to persons on board.

(b) Occurrences related to aerodrome security (e.g. unlawful entry, sabotage, bomb threat).

(c) Failure to notify of a significant change in aerodrome operating conditions which presents or could have presented a hazard to an aircraft or to persons on board.

(d) Absence of, incorrect, or insufficient de-icing/anti-icing treatment

(e) Significant fuel spillage during refuelling.

(f) Refuelling with contaminated or incorrect type of fuel, or with other required fluids

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

необходимыми жидкостями (включая кислород, азот, масло и питьевую воду). (including oxygen, nitrogen, oil, and potable water).

(ж) Неспособность учесть неудовлетворительное состояние поверхности ВПП. (g) Failure to take into account the unsafe condition of the runway surface.

(з) Любое событие, в котором действия человека непосредственно способствовали или могли способствовать авиационному происшествию или серьезному инциденту. (h) Any occurrence in which human actions directly contributed, or could have contributed, to an accident or a serious incident.

2. Наземное обслуживание воздушного судна 2. Ground handling of aircraft

2.1 События, связанные с воздушным судном и аэродромом 2.1 Occurrences related to the aircraft and the aerodrome

(а) Столкновение или угроза столкновения на земле или в воздухе между воздушным судном и другим воздушным судном, поверхностью земли или препятствием (препятствия включают транспортные средства). (a) Collision or risk of collision on the ground or in the air between an aircraft and another aircraft, the ground surface, or an obstacle (obstacles include vehicles).

(б) Несанкционированный выезд на ВПП или рулежную дорожку. (b) Unauthorized runway or taxiway incursion.

(в) Выезд за пределы ВПП или рулежной дорожки. (c) Runway or taxiway excursion

(г) Значительное загрязнение конструкции воздушного судна, его систем и оборудования в результате перевозки багажа, почты или груза. (d) Significant contamination of the aircraft structure, its systems or equipment resulting from the carriage of baggage, mail or cargo.

(д) Помехи, причиненные транспортными средствами, оборудованием или лицами во время процедур буксировки воздушного судна хвостом вперед (push-back), руления воздушного судна задним ходом с применением реверса тяги (powerback) или руления. (e) Interference caused by vehicles, equipment or persons during aircraft push-back, powerback using reverse thrust, or taxiing.

(е) Посторонний предмет, находящийся в зоне движения аэродрома, который подвергает или мог бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или другие лица. (f) Foreign object on the movement area of the aerodrome which presents or could have presented a hazard to an aircraft, its occupants, or other persons.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(ж) Пассажиры или посторонние лица, оставленные на перроне без присмотра.

(g) Passengers or unauthorized persons left unattended on the apron.

(з) Пожар, задымление или взрыв в помещениях аэродрома, на окружающей территории и оборудовании, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна или находящихся на его борту лиц.

(h) Fire, smoke or explosion in aerodrome facilities, in the surrounding area or in equipment, which presents or could have presented a hazard to an aircraft or to persons on board.

(и) События, связанные с обеспечением авиационной безопасности аэродрома (например, незаконное проникновение, саботаж, угроза взрыва).

(i) Occurrences related to aerodrome security (e.g. unlawful entry, sabotage, bomb threat).

2.2 Ухудшение работы или полный выход из строя служб или функций

2.2 Degradation or complete failure of services or functions

(а) Прерывание или сбой связи с воздушным судном, транспортным средством, подразделением, ответственным за обслуживание воздушного движения, или подразделением по обслуживанию на перроне.

(a) Interruption or disruption of communication with an aircraft, a vehicle, an air traffic services unit, or an apron management service.

(б) Серьёзный отказ, неисправность или дефект аэродромного оборудования или системы, которые представляют или могли представлять опасность для воздушного судна или находящихся на его борту лиц.

(b) Serious failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or systems which presents or could have presented a hazard to an aircraft or to persons on board.

(в) Существенные недостатки маркировки аэродрома, светосигнального оборудования или систем сигнализации аэродрома.

(c) Significant deficiencies in aerodrome markings, lighting or signalling systems.

2.3 События, связанные с наземным обслуживанием

2.3 Occurrences related to ground handling

(а) Некорректная обработка или посадка пассажиров, погрузка багажа, почты или груза, способная оказать существенное влияние на массу и/или центровку воздушного судна (включая значительные ошибки при расчетах загрузочной ведомости).

(a) Incorrect handling or boarding of passengers, or loading of baggage, mail or cargo, which could significantly affect the mass and/or balance of the aircraft (including significant errors in load sheet calculations).

(б) Удаление оборудования для посадки/высадки, приведшее к созданию угрозы для находящихся на борту воздушного судна лиц.

(b) Removal of boarding/disembarking equipment that created a hazard to persons on board the aircraft.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(в) Неправильная укладка или крепление багажа, почты или груза, которое может каким-либо образом создать опасность для воздушного судна, его оборудования или пассажиров или затруднить экстренную эвакуацию.

(г) Перевозка, попытка перевозки или обработка опасных грузов, которая представляет угрозу или могла бы поставить под угрозу безопасность выполнения деятельности или привести к возникновению небезопасной ситуации (например, происшествие или инцидент, связанные с опасными грузами, как определено в Технических инструкциях ИКАО (ИКАО Док. 9284).

(д) Несоблюдение правил сверки багажа или пассажиров.

(е) Несоблюдение установленных процедур наземного обслуживания воздушного судна, особенно процедур противообледенительной обработки, заправки или загрузки, включая неправильное расположение или удаление вспомогательного оборудования.

(ж) Значительный разлив топлива во время заправки.

(з) Заправка ненадлежащего количества топлива, которая может существенно повлиять на продолжительность полета, летно-технические характеристики, центровку или прочность конструкции воздушного судна.

(и) Заправка загрязненным или несоответствующим типом топлива, или других необходимых жидкостей (включая кислород, азот, масло и питьевую воду).

(к) Отказ, неисправность или дефект наземного оборудования, используемого для наземного обслуживания, приведший к повреждению или потенциальному повреждению воздушного судна (например,

(c) Improper stowage or securing of baggage, mail or cargo that could in any way create a hazard to the aircraft, its equipment or passengers, or hinder emergency evacuation.

(d) Carriage, attempted carriage, or handling of dangerous goods which poses or could have posed a threat to the safety of operations or resulted in an unsafe situation (e.g. a dangerous goods occurrence or incident as defined in the ICAO Technical Instructions (ICAO Doc 9284)).

(e) Non-compliance with baggage or passenger reconciliation requirements.

(f) Non-compliance with established aircraft ground handling procedures, in particular de-icing/anti-icing, refuelling or loading procedures, including the incorrect positioning or removal of auxiliary equipment.

(g) Significant fuel spillage during refuelling.

(h) Refuelling with an incorrect quantity of fuel which could significantly affect flight endurance, aircraft performance, balance, or structural integrity.

(i) Refuelling with contaminated or incorrect type of fuel, or with other required fluids (including oxygen, nitrogen, oil, and potable water).

(j) Failure, malfunction or defect of ground equipment used for aircraft ground handling which resulted in, or could have resulted in, damage to the aircraft (e.g. tow bar or ground power unit).

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

буксировочного водила или наземного источника питания).

(л) Отсутствие, неправильная или недостаточная противообледенительная обработка.

(k) Absence of, incorrect, or insufficient de-icing/anti-icing treatment.

(м) Повреждение воздушного судна наземным вспомогательным оборудованием или транспортными средствами, включая ранее незаявленный ущерб.

(l) Damage to an aircraft caused by ground support equipment or vehicles, including previously unreported damage.

(н) Любое событие, в котором действия человека непосредственно способствовали или могли способствовать авиационному происшествию или серьезному инциденту.

(m) Any occurrence in which human actions directly contributed, or could have contributed, to an accident or a serious incident.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

Приложение 6 – События, связанные с воздушными судами, не являющимися сложными моторными воздушными судами, включая планеры и воздушные суда легче воздуха

Appendix 6 – Occurrences related to aircraft other than complex motor-powered aircraft, including gliders and lighter-than-air aircraft

Примечание: Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие события соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они возникают, для облегчения сообщения об этих событиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в приведенном ниже списке.

Note: This Appendix is structured in such a way that the relevant occurrences are associated with the categories of activities during which, based on experience, they arise, in order to facilitate the reporting of such occurrences. However, this structuring does not imply that occurrences should not be reported if they occur outside the category of activities with which they are associated in the list below.

1. Воздушные суда, не являющиеся сложными моторными воздушными судами, за исключением планеров и транспортных средств легче воздуха

1. Aircraft other than complex motor-powered aircraft, excluding gliders and lighter-than-air vehicles

1.1 Лётная эксплуатация

1.1 Flight operations

(а) Непроизвольная потеря контроля над летательным аппаратом.

(а) Unintended loss of control of the aircraft.

(б) Посадка воздушного судна за пределами зоны, предназначенной для посадки.

(б) Landing of an aircraft outside the designated landing area.

(в) Невозможность достичь требуемых летно-технических характеристик воздушного судна, предусмотренных в нормальных условиях во время взлета, набора высоты или посадки.

(с) Inability to achieve the required aircraft performance normally expected during take-off, climb, or landing.

(г) Несанкционированный выезд на ВПП.

(д) Unauthorized runway incursion.

(д) Выкатывание за пределы ВПП.

(е) Runway excursion.

(е) Полет, который был выполнен на воздушном судне, непригодном для полета, или в отношении которого подготовка к полету не была завершена, что подвергло опасности или могло бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или других лиц.

(ф) A flight conducted with an aircraft that was unairworthy or for which pre-flight preparations had not been completed, thereby endangering or potentially endangering the aircraft, its occupants, or other persons.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(ж) Непреднамеренный вход воздушного судна в зону метеоусловий полетов по приборам (IMC), если воздушное судно не сертифицировано для выполнения полётов по приборам (IFR) либо пилот не имеет квалификации для выполнения полётов по приборам, подвергает опасности или мог бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или других лиц.

(з) Непреднамеренный сброс/выгрузка груза (этот пункт применяется только к коммерческим полетам).

1.2 Технические события

(а) Анормальные интенсивные колебания (например, вибрация элеронов, руля высоты или лопастного винта).

(б) Неправильная работа или отключение любого устройства/органа управления полетом.

(в) Серьезная неисправность или повреждение конструкции воздушного судна.

(г) Потеря любой части конструкции воздушного судна или его агрегата в полете.

(д) Отказ двигателя, несущего винта, лопастного винта, топливной системы или другой критически-важной системы.

(е) Утечка жидкости, вызвавшая опасность пожара или потенциально опасное загрязнение конструкции, систем или оборудования воздушного судна, что создало опасность или могло создать опасность для воздушного судна или его пассажиров.

1.3 Взаимодействие с аэронавигационными службами и службами управления воздушным движением

(а) Взаимодействие с аэронавигационными службами (например, предоставление неправильных услуг, противоречивые

(g) Unintended entry of an aircraft into instrument meteorological conditions (IMC) when the aircraft is not certified for instrument flight (IFR) or the pilot is not qualified for instrument flight, thereby endangering or potentially endangering the aircraft, its occupants, or other persons.

(h) Unintentional release or jettison of cargo (this item applies only to commercial flights).

1.2 Technical occurrences

(а) Abnormal severe oscillations (e.g. vibration of ailerons, elevator, or rotor blades).

(b) Malfunction or disconnection of any flight control device or surface.

(c) Serious failure or damage to the aircraft structure.

(d) Loss of any part of the aircraft structure or component in flight.

(e) Failure of an engine, rotor, propeller, fuel system, or any other critical system.

(f) Fluid leakage resulting in a fire hazard or potentially hazardous contamination of the aircraft structure, systems or equipment, creating or potentially creating a hazard to the aircraft or its occupants.

1.3 Interaction with air navigation services and air traffic management services

(а) Interaction with air navigation services (e.g. provision of incorrect services, conflicting messages, or deviation from an

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

сообщения или отклонение от диспетчерского разрешения), которые представляют угрозу или могли бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

(б) Нарушение воздушного пространства.

1.4 Аварийные и другие критические ситуации

(а) Любое событие, которое требует незамедлительного вызова экстренных служб.

(б) Пожар, взрыв, задымление, токсичные газы или токсичные пары в воздушном судне.

(в) Потеря пилотом дееспособности, приведшая к неспособности выполнять какие-либо обязанности.

1.5 Внешняя среда и метеорология

(а) Столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

(б) Угроза столкновения на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием, требующая выполнения аварийного манёвра уклонения для предотвращения столкновения.

(в) Столкновение с дикими животными, включая птиц, приведшее к повреждению воздушного судна или потере или отказу каких-либо важных систем.

(г) Создание помех воздушному судну огнестрельным оружием, фейерверками, запуском воздушных змеев, лазерным освещением, мощными источниками света, лазерами, дистанционно пилотируемыми летательными аппаратами, авиамоделями или аналогичными средствами.

ATC clearance) which presents or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or other persons.

(b) Airspace infringement.

1.4 Emergency and other critical situations

(a) Any occurrence requiring the immediate call-out of emergency services.

(b) Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft.

(c) Pilot incapacitation resulting in the inability to perform any duties.

1.5 External environment and meteorology

(a) Collision on the ground or in the air with another aircraft, the ground, or an obstacle (obstacles include vehicles).

(b) Risk of collision on the ground or in the air with another aircraft, the ground, or an obstacle, requiring an emergency evasive manoeuvre to avoid the collision.

(c) Risk of controlled flight into terrain (CFIT), including circumstances where immediate action is required to prevent an accident.

(d) Interference with an aircraft caused by firearms, fireworks, kite-flying, laser illumination (including high-power lasers), intense light sources, remotely piloted aircraft systems (RPAS), model aircraft, or similar means.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(д) Удар молнии, вызвавший повреждение воздушного судна или потерю его определенных функций.

(е) Попадание в зону сильной турбулентности, приведшее к травмам пассажиров воздушного судна или к необходимости проведения послеполётной проверки воздушного судна на предмет повреждений, вызванных турбулентностью.

(ж) Обледенение, включая обледенение карбюратора, которое представляет или могло представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или любого другого лица.

2. Планеры

Примечание: Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие события соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они возникают, для облегчения сообщения об этих событиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в приведенном ниже списке.

2.1 Летная эксплуатация

(а) Непроизвольная потеря контроля над планером.

(б) Происшествие, во время которого пилоту планера не удалось освободить трос лебедки или буксировочный трос, и был вынужден сделать это, применив аварийную процедуру.

(в) Любое освобождение троса лебедки или буксировочного троса, которое подвергает опасности или может поставить под угрозу планер, его пассажиров или других лиц.

(г) В случае планера с двигателем, отказ двигателя при взлете.

(e) Lightning strike resulting in damage to the aircraft or loss of certain functions.

(f) Encounter with severe turbulence resulting in injuries to aircraft occupants or requiring a post-flight inspection of the aircraft for turbulence-related damage.

(g) Icing, including carburettor icing, which presents or could have presented a hazard to the aircraft, its occupants, or any other person.

2. Gliders

Note: This Appendix is structured in such a way that the relevant occurrences are associated with the categories of activities during which, based on experience, they arise, in order to facilitate the reporting of such occurrences. However, this structuring does not imply that occurrences should not be reported if they occur outside the category of activities with which they are associated in the list below.

2.1 Flight operations

(a) Unintended loss of control of the glider.

(b) An occurrence in which the glider pilot was unable to release the winch cable or tow rope and was forced to do so by using an emergency procedure.

(c) Any release of the winch cable or tow rope which endangers or could endanger the glider, its occupants, or other persons.

(d) In the case of a motor glider, engine failure during take-off.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(д) Полет, выполненный с планером, непригодным для полета или в случае, когда неполная подготовка к полету представляет опасность или может представлять опасность для планера, его пассажиров или других лиц.

2.2 Технические события

(а) Анормальные интенсивные колебания (например, вибрация элеронов, руля высоты или лопастного винта).

(б) Неправильная работа или отключение любого устройства/органа управления полетом.

(в) Серьезная неисправность или повреждение конструкции планера.

(г) Потеря любой части конструкции планера или его агрегата в полете.

2.3 Взаимодействие с аэронавигационными службами и службами управления воздушным движением

а) Взаимодействие с аэронавигационными службами (например, предоставление неправильных услуг, противоречивые сообщения или отклонение от диспетчерского разрешения), которые представляют угрозу или могли бы представлять угрозу для планера, его пассажиров или других лиц.

(б) Нарушение воздушного пространства.

2.4 Аварийные и другие критические ситуации

(а) Любое событие, которое требует незамедлительного вызова экстренных служб.

(б) Пожар, взрыв, задымление, токсичные газы или токсичные пары в воздушном судне.

(e) Any flight which has been performed with a sailplane which was not airworthy, or for which an incomplete flight preparation has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.

2.2 Technical occurrence

(a) Abnormal severe oscillations (e.g. vibration of ailerons, elevator, or rotor blades).

(b) Malfunction or disconnection of any flight control device or surface.

(c) Serious failure or damage to the glider structure.

(d) Loss of any part of the glider structure or component in flight.

2.3 Interaction with air navigation services and air traffic management services

(a) Interaction with air navigation services (e.g. provision of incorrect services, conflicting messages, or deviation from an ATC clearance) which presents or could have presented a hazard to the glider, its occupants, or other persons.

(b) Airspace infringement.

2.4 Emergency and other critical situations

(a) Any occurrence requiring the immediate call-out of emergency services.

(b) Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the glider.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(в) Потеря пилотом дееспособности, приведшая к неспособности выполнять какие-либо обязанности.

(c) Pilot incapacitation resulting in the inability to perform any duties.

2.5 Внешняя среда и метеорология

2.5 External environment and meteorology

(а) Столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

(a) Collision on the ground or in the air with another aircraft, the ground, or an obstacle (obstacles include vehicles).

(б) Угроза столкновения на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием, требующая выполнения аварийного манёвра уклонения для предотвращения столкновения.

(b) Risk of collision on the ground or in the air with another aircraft, the ground, or an obstacle, requiring an emergency evasive manoeuvre to avoid the collision.

(в) Создание помех планеру огнестрельным оружием, фейерверками, запуском воздушных змеев, лазерным освещением, мощными источниками света, лазерами, дистанционно пилотируемыми летательными аппаратами, авиамоделями или аналогичными средствами.

(c) Interference with the glider caused by firearms, fireworks, kite-flying, laser illumination (including high-power lasers), intense light sources, remotely piloted aircraft systems (RPAS), model aircraft, or similar means.

(г) Удар молнии, вызвавший повреждение воздушного судна или потерю его определенных функций.

(c) Lightning strike resulting in aircraft damage or loss of certain aircraft functions.

3. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА (ВОЗДУШНЫЕ ШАРЫ И ДИРИЖАБЛИ)

3. LIGHTER-THAN-AIR VEHICLES (HOT AIR BALLOONS AND AIRSHIPS)

Примечание: Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие события соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они возникают, для облегчения сообщения об этих событиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в приведенном ниже списке.

Note: This appendix is structured so that the relevant occurrences are aligned with categories of activities during which, based on experience, they typically arise, in order to facilitate occurrence reporting. However, this structuring does not imply that occurrences should not be reported if they occur outside the category of activities with which they are associated in the list below.

3.1 Летная эксплуатация

3.1 Flight operations

(а) Полет, который был выполнен на транспортном средстве легче воздуха,

(a) Flight conducted in a lighter-than-air vehicle that was unfit for flight, or whose

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

непригодном для полета, или неполная подготовка к полету которого представляет опасность или могла бы представлять опасность для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

(б) Непроизвольное постоянное угасание пламени запальника.

3.2 Технические события

(а) Неисправность одной из следующих частей или элементов управления: трубка топливного баллона с погружным концом, шкивы шин, цепь управления, выпускной клапан горелки, выпускной клапан топливного цилиндра, крюк, повреждение топливопровода, газового клапана, шин или газового отсека, воздуходувки, предохранительного клапана (аэростаты с газом) или лебедки (привязные аэростаты).

(б) Значительная утечка или потеря подъемного газа (например: пористость, незакрытые клапаны подъемного газа).

3.3 Взаимодействие с аэронавигационными службами и службами управления воздушным движением

(а) Взаимодействие с аэронавигационными службами (например, предоставление неправильных услуг, противоречивые сообщения или отклонение от диспетчерского разрешения), которые представляют угрозу или могли бы представлять угрозу для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

(б) Нарушение воздушного пространства.

3.4 Аварийные и другие критические ситуации

(а) Любое событие, которое требует незамедлительного вызова экстренных служб.

incomplete pre-flight preparation creates or could have created a hazard to the vehicle, its occupants, or other persons.

(b) Unintentional continuous extinguishing of the burner flame.

3.2 Technical occurrences

(a) Malfunction of any of the following parts or control elements: fuel cylinder tube with dip tube, tire pulleys, control chain, burner exhaust valve, fuel cylinder exhaust valve, hook, damage to fuel line, gas valve, tire or gas cell, blower, safety valve (gas aerostats), or winch (tethered aerostats).

(b) Significant leakage or loss of lifting gas (e.g. porosity, unclosed lifting gas valves).

3.3 Interaction with Air Navigation Services (ANS) and Air Traffic Management (ATM)

(a) Interaction with Air Navigation Services (e.g. provision of incorrect services, conflicting messages, or deviation from ATC clearance) that presents or could present a hazard to the lighter-than-air vehicle, its occupants, or other persons.

(b) Airspace infringement.

3.4 Emergencies and other critical situations

(a) Any event requiring immediate notification of emergency services.

	Процедура добровольных и обязательных донесений Mandatory and voluntary reporting procedure	Документ № Document №	SCAA-SMS-PR-04
		Приложение Appendix	5
		Редакция Edition	01

(б) Пожар, взрыв, задымление или токсичные испарения в транспортном средстве легче воздуха (выходящие за рамки нормальной работы горелки).

(в) Выпадение пассажиров транспортного средства легче воздуха за пределы гондолы или платформы.

(г) Потеря пилотом дееспособности, приведшая к неспособности выполнять какие-либо обязанности.

(д) Случайный подъем с земли или протаскивание члена команды по земле, повлекшее за собой смерть или травму.

3.5 Внешняя среда и метеорология

(а) Столкновение или угроза столкновения на земле или в воздухе с воздушным судном, поверхностью земли или препятствием (препятствия включают транспортные средства), которое представляет или могло представлять опасность для аппарата легче воздуха, его пассажиров или любого другого лица.

(б) Создание помех аппарату легче воздуха огнестрельным оружием, фейерверками, запуском воздушных змеев, лазерным освещением, мощными источниками света, лазерами, дистанционно пилотируемыми летательными аппаратами, авиамоделями или аналогичными средствами.

(в) Неожиданное воздействие неблагоприятных погодных условий, которые представляют опасность или могли бы представить опасность для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

(b) Fire, explosion, smoke, or toxic fumes in a lighter-than-air vehicle (beyond normal burner operation).

(c) Fall of passengers from a lighter-than-air vehicle beyond the gondola or platform.

(d) Pilot incapacitation resulting in inability to perform any duties.

(e) Accidental lift-off from the ground or dragging of a crew member along the ground, resulting in death or injury.

3.5 External environment and meteorology

a) Collision or risk of collision, on the ground or in the air, with an aircraft, the ground, or an obstacle (obstacles include vehicles), which presents or could have presented a hazard to the lighter-than-air vehicle, its occupants, or any other person.

(b) Interference with a lighter-than-air vehicle caused by firearms, fireworks, kite flying, laser illumination, powerful light sources, lasers, remotely piloted aircraft systems (RPAS), model aircraft, or similar means.

(c) Unexpected encounter with adverse weather conditions that present or could have presented a hazard to the lighter-than-air vehicle, its occupants, or other persons.