КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
МИНИСТРЛЕР КАБИНЕТИНЕ
КАРАШТУУ
ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ
МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИГИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

БУЙРУК
ПРИКАЗ

2026-ж. 06-март № 03-ББ

Бишкек ш.
г. Бишкек

Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүнө туруктуу көзөмөл жүргүзүү жол-жоболору боюнча нускаманы жана тобокелдикке багытталган көзөмөлдү (RBO) ишке ашыруу жол-жобосун бекитүү жөнүндө.

Кыргыз Республикасынын Аба кодексинин жоболорун ишке ашыруу, аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишмердүүлүгүнө туруктуу мамлекеттик көзөмөл жүргүзүү системасынын иштешин камсыз кылуу, көзөмөл иш-чараларын пландаштырууда жана жүзөгө ашырууда тобокелдикке багытталган ыкманы киргизүү, Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин ички жол-жоболорун Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелерине ылайык келтирүү, ошондой эле мамлекеттик таасир этүү чараларын колдонуу механизмин өркүндөтүү максатында, **буйрук кылам**:

1. Төмөнкүлөр бекитилсин жана колдонууга киргизилсин:

- ушул буйруктун 1-тиркемесине ылайык, Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишине туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча нускама;

- ушул буйруктун 2-тиркемесине ылайык, Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишине тобокелдикке багытталган көзөмөлдөөнү (RBO) ишке ашыруу жол-жобосу.

2. Көрсөтүлгөн документтер Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин ички уюштуруучулук-процесстик документи болуп саналары жана мамлекеттик көзөмөл функцияларын жүзөгө ашырууда кызмат адамдары тарабынан колдонулары белгиленсин.

3. Учуу эксплуатациясы башкармалыгына:

- көрсөтүлгөн документтерди тажрыйбалык ишмердүүлүккө киргизүүнү камсыз кылсын;

– алардын жоболорун инспектордук курамга жеткирүүнү уюштурсун;

– тобокелдикке багытталган ыкманын негизинде туруктуу көзөмөл жүргүзүү программаларын жана көзөмөл иш-чараларын түзүүнү камсыз кылсын.

4. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин (мындан ары – Мамлекеттик агенттик) түзүмдүк бөлүмдөрүнүн жетекчилери мамлекеттик көзөмөл функцияларын жүзөгө ашырууда бекитилген документтин талаптарынын сакталышын камсыз кылышсын.

5. Мамлекеттик агенттиктин иш кагаздарын жүргүзүүчүсү М.Т. Тыналиева ушул буйрукту жана бекитилген документти тиешелүү бардык бөлүмдөрдүн маалыматына жеткирсин.

6. Ушул буйруктун аткарылышын контролдоо Мамлекеттик агенттиктин укуктук камсыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

Об утверждении Инструкции по процедурам постоянного надзора и Процедуры реализации риск-ориентированного надзора (RBO) за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики.

В целях реализации положений Воздушного кодекса Кыргызской Республики, обеспечения функционирования системы постоянного государственного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов, внедрения риск-ориентированного подхода при планировании и осуществлении надзорных мероприятий, приведения внутренних процедур Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики в соответствие с Авиационными правилами Кыргызской Республики, а также совершенствования механизма применения мер государственного воздействия, **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие

– Инструкцию по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики согласно Приложению 1 к настоящему приказу;

– Процедуру реализации риск-ориентированного надзора (RBO) за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики согласно Приложению 2 к настоящему приказу.

2. Определить, что указанные документы являются внутренними организационно-процессуальными документами Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики и применяются должностными лицами при осуществлении функций государственного надзора.

3. Управлению лётной эксплуатации:

– обеспечить внедрение указанных документов в практическую деятельность;

– организовать доведение их положений до инспекторского состава;

– обеспечить формирование программ постоянного надзора и надзорных мероприятий на основе риск-ориентированного подхода.

4. Руководителям структурных подразделений Государственного агенства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) обеспечить соблюдение требований утверждённых документов при осуществлении функций государственного надзора.

5. Делопроизводителю Государственного агентства М.Т. Тыналиевой довести настоящий приказ и утверждённые документы до сведения всех соответствующих структурных подразделений.

6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на отдел правового обеспечения Государственного агентства.

Директор **Д. К. Бостонов**

«APPROVED»
by the Order of the
State Civil Aviation Agency
under Cabinet of Ministers
of the Kyrgyz Republic
from «06» марта 2026 year.
№ 03-28

«УТВЕРЖДЕНО»
Приказом Государственного
агентства гражданской авиации
при Кабинете Министров
Кыргызской Республики
от «06» марта 2026 года.
№ 03-28

Инструкция
по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики

Instructions
on procedures for continuous oversight of aircraft operators in the Kyrgyz Republic

Бишкек

Глава 0. Введение
Chapter 0. Introduction

Настоящая инструкция определяет порядок проведения технической оценки в рамках первоначальной сертификации и процесса надзора за эксплуатантами ВС Кыргызской Республики, в отношении которых ОГА выступает полномочным органом, на основании положений Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-6, Часть I. Эксплуатация воздушных судов. Вертолеты», Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-6, Часть 3. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов» а также положениями подразделений ОГА.

This instruction defines the procedure for conducting a technical assessment within the framework of the initial certification and supervision process for operators of aircraft of the Kyrgyz Republic, in relation to which the Regional State Administration acts as the authorized body, based on the provisions of the Air Code of the Kyrgyz Republic, the Aviation Rules of the Kyrgyz Republic "APKR-6, Part I. Operation of Aircraft. Helicopters", the Aviation Rules of the Kyrgyz Republic "APKR-6, Part 3. Commercial Air Transport. Airplanes. Operation of Aircraft", as well as the regulations of the divisions of the SCAA.

**Примечание: Английский перевод данного документа носит информационный характер и не является официальным переводом.*

**Note: The English version of this document is for informational purposes only and is not an official translation.*

0.1 Ведомость по документу
0.1 Document register

Название документа Document title	Инструкция по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики Instructions on procedures for continuous oversight of aircraft operators in the Kyrgyz Republic	
Разработано Developed by	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Разработчик Developer	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Введено в действие Enforced by	☑впервые first time	☐ ревизия revision
Распорядительный документ Directive Document	Приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «О введение в действие Инструкция по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики » от _____ 2026 г за №_____ Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic "Instructions on procedures for continuous oversight of aircraft operators in the Kyrgyz Republic" dated _____ 2026 № _____	
Дата введения в действие Effective date	«_____» _____ 2026 год. «_____» _____ 2026 year.	
Место хранения контрольного экземпляра Place of storage of the Location of the Master Copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations Department	
Периодичность пересмотра Review Frequency	Один раз в год Once a year	
Ведомость по копии документа Document Copy Register		
Статус экземпляра Copy status	Контрольный Control ☐	Рабочий Working ☐
Порядковый номер Serial number		
Держатель экземпляра Holder of the copy		
Ответственный за ведение экземпляра Responsible for maintaining the copy		

0.2. Содержание
0.2. Table of contents

Глава 0. Введение 2
Chapter 0. Introduction 2
0.1 Ведомость по документу 4
0.1 Document register 4
0.2. Содержание 5
0.2. Table of contents 5
0.3. Перечень владельцев документ 7
0.3. List of document holders 7
0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений 8
0.4. Responsible Division for Introducing Amendments and Additions 8
0.5. Актуальность страниц 8
0.5. Validity of Pages 8
0.6. Изменения и дополнения 9
0.6. Amendments and Additions 9
0.7. Область действия 9
0.7. Scope 9
0.8. Связанные документы 9
0.8. Related documents 9
0.9. Нормативные ссылки 10
0.9. Normative References 10
0.10. Термины и определения 11
0.10. Terms and definitions 11
0.11. Сокращения 13
0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий 15
0.12. List of active pages and registration of revisions 15
0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений 17
Глава 1. Рабочие процедуры 18
Chapter 1: Working procedures 18
1.3. Этап эксплуатационных демонстраций и инспекционных проверок - чек-листы: ... 18
1.3. Этап эксплуатационных демонстраций и инспекционных проверок - чек-листы: ... 18
Глава 2. Постоянный надзор за эксплуатантами ВС Кыргызской Республики 20
Chapter 2. Continuous oversight of air operators of the Kyrgyz Republic 20
Глава 3. Управление несоответствиями 30
Chapter 3. Management of non-conformities ..... **Ошибка! Закладка не определена.**
3. Управление несоответствиями ..... **Ошибка! Закладка не определена.**
3. Management of non conformities 31
Глава 4. Процедура введения ограничений, приостановления или аннулирования СЭ и ЭС 33
Chapter 4. 33
4.3. Введение ограничений, приостановление или аннулирование СЭ и ЭС 36
4.3. Introduction of Limitations, Suspension, or Revocation of the AOC and OpSpecs 36
4.4. Изменения, связанные с включением дополнительного ВС (того же типа/нового типа) 37

4.4. Amendments Related to the Addition of an additional Aircraft (Same Type / New Type)37
4.5. Изменения в регионах полетов 37
4.5. Изменения в регионах полетов .....**Ошибка! Закладка не определена.**
4.6. Другие изменения, требующие предварительного одобрения SCAA.....39
4.6. Other Changes Requiring Prior SCAA Approval.....39
Глава 5. Ответственность.....42
Chapter 5. Responsibility 42
Приложение 1.....45
Appendix 1 48
Приложение 2.....**Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 3.....**Ошибка! Закладка не определена.**
Приложение 4.....51

0.3. Перечень владельцев документ
0.3. List of document holders

Регистрационный номер экземпляра Copy registration number	Статус Status	Формат Format	Владелец экземпляра Owner of copy	Дата получения Date of receipt	Подпись Signature
1.	Контрольный Control Paper	Бумажный / Электронный Control Paper Electronic Hard copy	Управление летной эксплуатации Flight Operations DepartmentFlight Operations Department		
2.	Контрольный Control Paper	Бумажный Hard copy	Канцелярия Chancellery		
3.	Копия Copy	Бумажный Hard copy	Отдел сертификации авиационного персонала Aviation Personnel Certification Division		
4.	Копия Copy	Бумажный Hard copy	Отдел мониторинга качества и системы безопасности полетов Quality Monitoring and Safety System Division of the Flight Safety Management Department		
5.	Копия Copy	Бумажный Paper format - должно быть Hard copy	Отдел авиационной безопасности Aviation Security Department		
6.	Копия Copy	Бумажный Paper format - должно быть Hard copy	Отдел поддержки летной годности Airworthiness Support Division		

7.	Копия Copy	Бумажный Paper format - должно быть Hard copy	Отдел правого и кадрового обеспечения Legal and Personnel Division		
8.	Копия Copy	Бумажный Paper format - должно быть Hard copy	Отдел экономики, финансов и бухгалтерского учета Economics, Finance and Accounting Division		
9.	Копия Copy	Бумажный Hard copy	Сектор аэронавигации Air Navigation Sector		

0.4. Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений
0.4. Responsible Division for Introducing Amendments and Additions

Ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящую Инструкцию является Управление летной эксплуатации.
Контактная информация:
Телефон/факс: 0312 25-15-59
Электронная почта:
nurbekalimov.caa@gmail.com

The Flight Operations Department is responsible for making amendments and additions to this Instruction.
Contact information:
Phone/fax: 0312 25-15-59
E-mail: nurbekalimov.caa@gmail.com

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 current pages of the document must be listed in the List of Current Pages with the page number, revision number, and effective date. If the page number, revision number or effective date do not correspond to the data indicated in the List of Valid Pages and Registration of Changes, such pages shall be considered invalid, shall not be used and shall be immediately removed from the document.

0.6. Изменения и дополнения
0.6. Amendments and Additions

Изменения и дополнения в настоящую Инструкцию вносятся в случае:

– Внесения изменений в нормативные документы ГАГА КР;

– Совершенствования производственных процессов;

– Результатов проведенных инспекций и аудитов;

– Расследования авиационных происшествий и инцидентов;

– Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает заведующий Управления летной эксплуатации. 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»**.

Amendments and additions to this Instruction shall be made in case of:

– Introduction of amendments to the regulatory documents of SCAA KR;

– Improvement of production processes;

– Results of conducted inspections and audits;

– Investigation of aviation accidents and incidents;

– Scientific research and recommended practices in the field of flight safety, aviation safety and quality.

The Head of the Flight Operations Department has the right to make amendments, changes and additions to the Instruction. This requires prior written submission of comments, suggestions and wishes from interested parties. All amendments received will be thoroughly analyzed and, if necessary, registered with an entry in the “List of Registration of Amendments, Changes and Additions to the Document”.

0.7. Область действия
0.7. Scope

Инструкция применяется всеми структурными подразделениями ОГА, участвующими (в пределах своих полномочий) в процессе первоначальной сертификации и надзора за эксплуатантами ВС.

The Instruction is applied by all structural divisions of the SCAA involved within their powers in the process of initial certification and oversight of air operators.

0.8. Связанные документы
0.8. Related documents

Номер/Number	Наименование/ Name

SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов ГАГА при КМ КР Standard for the development of regulatory documents of SCAA under the CM of the KR
SCAA-OPS-GM-01	Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта Operator's Certificate Issuance Manual
SCAA-OPS-GM-31	Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций ВС Instruction on Procedures for Certification and Supervision of Air Operators of the Kyrgyz Republic with regard to Issuance of Aircraft Operational Specifications

0.9. Нормативные ссылки
0.9. Normative References

Настоящий Стандарт разработан с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

— Воздушный кодекс Кыргызской Республики;
— Авиационные правила Кыргызской Республики;
— Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного судна Кыргызской Республики.
— ICAO Doc 8335 Руководство по процедурам инспектирования производства полетов, сертификации и постоянного надзора
— Regulation (EU) No 965/2012.

This Standard has been developed taking into account the requirements and recommendations of the following documents, standards and recommended practices:

- Air Code of the Kyrgyz Republic;
- Aviation Rules of the Kyrgyz Republic (ARKR);
- Manual for the Issuance of an Air Operator Certificate of the Kyrgyz Republic;
- ICAO Doc 8335 Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance

Regulation (EU) No 965/2012;

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Инструкцию обладает заведующий Управления летной эксплуатации. 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»**.

The Head of the Flight Operations Department has the right to make amendments, changes and additions to the Instruction. This requires prior written submission of comments, suggestions and wishes from interested parties. All amendments received will be thoroughly analyzed and, if necessary, registered with an entry in the “List of Registration of Amendments, Changes and Additions to the Document”.

0.10. Термины и определения
0.10. Terms and definitions

В настоящем Положении, применены следующие термины с соответствующими определениями:

Перронные проверки - проверки, проводимые на земле для подтверждения соответствия воздушного судна и экипажа установленным требованиям, позволяющие оценить готовность экипажа к выполнению полета, летную годность воздушного судна, а также проверить наличие и правильность всей необходимой документации

Маршрутные проверки - проверки, осуществляемые во время или между этапами полета для контроля за соблюдением эксплуатационных требований и безопасности воздушных перевозок

Несоответствие - любое отклонение от установленных нормативных требований, стандартов или условий сертификата эксплуатанта, выявленное в ходе надзорной деятельности.

Корректирующие действия - меры, предпринимаемые эксплуатантом ВС для устранения выявленных несоответствий и предотвращения их повторения

План корректирующих действий – пошаговый план устранения несоответствий, выявленных в ходе надзорных мероприятий, включающий в себя выявление первопричины несоответствия, определение конкретных, ограниченных по срокам действий для устранения и предотвращения повторного возникновения

Превентивное действие – Действия по устранению первопричины причины(-ин) и предотвращению возникновения потенциального несоответствия или потенциально нежелательного состояния или ситуации.

Анализ первопричин - это исходная причина в цепочке причинно-следственных связей, которая приводит к нежелательной ситуации или состоянию; точка в этой цепочке, на которую можно воздействовать

In these Regulations, the following terms with corresponding definitions are used:

Ramp inspections - are inspections carried out on the ground to verify the compliance of the aircraft and the crew with the established requirements allowing the assessment of the crew readiness to perform the flight the airworthiness of the aircraft and the availability and correctness of all required documentation

En route inspections - are inspections carried out during or between flight segments to monitor compliance with operational requirements and the safety of air transport operations

Non compliance - means any deviation from the established regulatory requirements standards or conditions of the air operator certificate identified during oversight activities

Corrective actions - mean measures taken by the air operator to eliminate identified non conformities and prevent their recurrence

Corrective action plan - means a step by step plan for eliminating non conformities identified during oversight activities including the identification of the root cause of the non conformity and the determination of specific time bound actions to eliminate and prevent recurrence

Preventive action - means actions taken to eliminate the root cause or causes and to prevent the occurrence of a potential non conformity or a potential undesirable condition or situation.

Root cause analysis - means the underlying cause in a chain of cause and effect relationships that leads to an undesirable situation or condition the point in that chain that can be addressed by corrective actions in such a way that the

корректирующими мерами таким образом, чтобы ожидать устранения и предотвращения повторного возникновения нежелательной ситуации или состояния.	elimination and prevention of recurrence of the undesirable situation or condition can be expected
Оценка- деятельность, осуществляемая для определения пригодности, достаточности и эффективности рассматриваемого объекта (системы/процесса) с точки зрения достижения установленных целей;	**Assessment** — activity carried out to determine the suitability, adequacy and effectiveness of the object under consideration (system/process) in terms of achieving the established objectives.
Аудит - систематический, независимый, объективный и документированный процесс оценки соответствия системы применимым требованиям;	**Audit** — a systematic, independent, objective and documented process for evaluating a system's compliance with applicable requirements.
Опасные грузы - это разрешении, условий и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству полетов.	**Dangerous goods** — articles or substances capable of posing significant risks to health, flight safety, property or the environment and which are included in the list of dangerous goods in the ICAO Technical Instructions (Doc 9284).
Сертификат - сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки;	**Certificate** — a certificate authorizing an operator to conduct specified commercial air transport operations.
Освобождение/изъятие - исключительное отступление от закона, правила или требования на основании специального акта либо одобрения;	**Exemption / Derogation** — an exceptional deviation from a law, regulation or requirement granted on the basis of a specific act or approval.
Инспекция- независимый, объективный и документированный процесс оценки соответствия одной или нескольких частей системы применимым требованиям;	**Inspection** — an independent, objective and documented process for assessing the conformity of one or more parts of a system with applicable requirements.
Аренда/лизинг без экипажа - аренда воздушного судна без экипажа;	**Dry lease** — leasing of an aircraft without crew.
Аренда/лизинг с экипажем- аренда, при которой воздушное судно предоставляется с экипажем;	**Wet lease** — leasing of an aircraft with crew.
Запись/документирование - документ, фиксирующий полученные результаты или предоставляющий доказательства выполненных мероприятий;	**Record / Recording** — a document that captures the results obtained or provides evidence of activities performed.
Процедура- установленный способ выполнения вида деятельности или процесса;	**Procedure** — a specified way of carrying out an activity or process.
Процесс - совокупность взаимосвязанных или взаимодействующих видов деятельности, преобразующих входы в выходы;	**Process** — a set of interrelated or interacting activities that transform inputs into outputs.
Аннулирование - отмена ОГА сертификационного документа в связи с несоблюдением условий, послуживших основанием для его выдачи. В этом случае	**Revocation** — the cancellation by the State Civil Aviation Agency (SCAA) of a certification document due to non-compliance with the

аннулируются все права и привилегии, предоставленные сертификационным документом, и после аннулирования эксплуатант/лицо не вправе осуществлять виды деятельности, указанные в сертификационном документе;

conditions that formed the basis for its issuance. In such a case, all rights and privileges granted by the certification document are withdrawn, and following revocation the operator/person is no longer entitled to perform the activities specified in the certification document.

Приостановление - мера, заключающаяся во временном (на срок не более 6 месяцев) приостановлении права осуществлять деятельность, указанную в сертификационном документе, в связи с несоблюдением условий, на которых основывалась сертификация, либо требований, установленных ОГА на основании применимых правил.

Suspension - a measure consisting of the temporary suspension, for a period not exceeding six (6) months, of the right to perform the activities specified in the certification document, due to non-compliance with the conditions on which the certification was based or with the requirements established by the State Civil Aviation Agency (SCAA) in accordance with the applicable regulations.

Внеплановые инспекции – инспекции, не предусмотренные утвержденным планом надзорной деятельности и проводимые уполномоченным органом в целях проверки соблюдения требований авиационного законодательства, оценки уровня безопасности полётов, а также мониторинга выполнения корректирующих действий.

Unscheduled inspections – inspections not included in the approved oversight plan and conducted by the authorized authority in order to verify compliance with aviation legislation requirements, assess the level of flight safety, and monitor the implementation of corrective actions.

Необъявленные инспекции – инспекции, проводимые без предварительного уведомления проверяемой организации, направленные на получение объ т ективной оценки фактического состояния соблюдения требований безопасности и операционной деятельности.

Unannounced inspections – inspections conducted without prior notification of the inspected organization, aimed at obtaining an objective assessment of the actual state of compliance with safety requirements and operational activities.

0.11. Сокращения
0.11. Abbreviations

Термин / Terms	Определение / Definition
AOC	Сертификат эксплуатанта (Air Operator Certificate)
ETOPS	Эксплуатационные стандарты для ВС с двумя и более двигателями, позволяющие выполнять маршруты, на которых некоторые точки удалены более чем на 60 минут полёта (при аварии/уходе) от аэродрома
FOI	Flight Operations Inspector;
GOI	Ground Operations Inspector

OPS	Управление лётной эксплуатации (Flight Operations Department)
PBN	навигация, основанная на характеристиках: требования RNP/RNAV устанавливаются по точности, целостности, доступности, непрерывности и функциональности, требуемым для эксплуатации в воздушном пространстве, а не по существующим средствам навигации
QMS	Система управления качеством Quality management system
QRH	Quick Reference Handbook
RNAV	Метод IFR-навигации, позволяющий использовать любой курс в сети навигационных средств, а не выполнять навигацию «от средства к средству
RVSM	Уменьшенный вертикальный интервал эшелонирования: снижение стандартного вертикального интервала между ВС на эшелонах FL290–FL410 с 2000 ft до 1000 ft (в КНР: 600 м до 300 м), что увеличивает пропускную способность воздушного пространства при обеспечении безопасности
RVSM	Reduced vertical separation minimum
АПКР **ARKR**	Авиационные правила Кыргызской Республики Aviation Rules of Kyrgyz Republic
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВС **AC**	Воздушное судно Aircraft
ГАГА при КМ КР **SCAA under the CM KR**	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic (SCAA)
ИКАО **ICAO**	Международная организация гражданской авиации International Civil Aviation Organization
КР **KR**	Кыргызская Республика Kyrgyz Republic
СЭ **AOC**	Сертификат эксплуатанта Air Operator Certificate

0.12. Перечень действующих страниц и регистрация ревизий
0.12. List of active pages and registration 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 0 / Chapter 0	17	00	
Глава 0 / Chapter 0	18	00	
Глава 0 / Chapter 0	19	00	
Глава 0 / Chapter 0	20	00	
Глава 0 / Chapter 0	21	00	
Глава 1 / Chapter 1	22	00	
Глава 1 / Chapter 1	23	00	
Глава 1 / Chapter 1	24	00	
Глава 1 / Chapter 1	25	00	
Глава 2 / Chapter 2	26	00	
Глава 2 / Chapter 2	27	00	
Глава 2 / Chapter 2	28	00	
Глава 2 / Chapter 2	29	00	
Глава 3 / Chapter 3	30	00	
Глава 3 / Chapter 3	31	00	
Глава 3 / Chapter 3	32	00	
Глава 3 / Chapter 3	33	00	
Глава 4 / Chapter 4	34	00	
Глава 4 / Chapter 4	35	00	
Глава 4 /Chapter 4	36	00	
Глава 4 / Chapter 4	37	00	
Глава 4 / Chapter 4	38	00	
Глава 4 / Chapter 4	39	00	
Глава 4 / Chapter 4	40	00	

Глава 4 / Chapter 4	41	00	
Глава 4 / Chapter 4	42	00	
Глава 4 / Chapter 4	43	00	
Глава 4 / Chapter 4	44	00	
Глава 4 / Chapter 4	45	00	
Глава 4 / Chapter 4	46	00	
Глава 4 / Chapter 4	47	00	
Глава 4 / Chapter 4	48	00	
Глава 4 / Chapter 4	49	00	
Глава 4 / Chapter 4	50	00	
Глава 5 / Chapter 5	51	00	
Глава 5 / Chapter 5	52	00	
Глава 5 / Chapter 5	53	00	
Глава 5 / Chapter 5	54	00	
Глава 5 / Chapter 5	55	00	
Глава 5 / Chapter 5	56	00	
Глава 5 / Chapter 5	57	00	
Глава 6 / Chapter 6	58	00	
Глава 6 / Chapter 6	59	00	
Глава 6 / Chapter 6	60	00	
Глава 6 / Chapter 6	61	00	
Глава 7 / Chapter 7	62	00	
Глава 7 / Chapter 7	63	00	
Глава 7 / Chapter 7	64	00	
Глава 7 / Chapter 7	65	00	
Глава 7 / Chapter 7	66	00	
Глава 7 / Chapter 7	67	00	
Глава 7 / Chapter 7	68	00	
Глава 7 / Chapter 7	69	00	
Глава 7 / Chapter 7	70	00	

0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений
0.13. List of registration of inspections, amendments and additions

Изм. Amendment №	Стр. Page №	Главы/пункта Chapter/Paragraph	Дата Date		Номер и дата приказа (рапорт, сопровод. Письма) о внесении изменений Order/Report/Cover Letter No. and Date of Amendment	Executor – Responsible for Maintaining the Copy of the Program		Подпись Signature
			Проверки Verification	Внесения изменений Amendment Entry		Должность Position	Ф.И.О. Full Name	

Глава 1. Рабочие процедуры
Chapter 1: Working procedures

1.1. Процедура первоначальной сертификации эксплуатанта

Процесс первоначальной сертификации эксплуатанта выполняется в соответствии с этапами и требованиями, изложенными в «Руководстве по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного судна Кыргызской Республики»

Одной из ключевых целей данной процедуры является предоставление последовательности выполнения задач и заполнения контрольных карт, инспекторами ОГА при первоначальной сертификации эксплуатанта на стадиях 3 и 4 (стадия оценки документации и стадия операционных демонстраций и инспекций.

1.1/ Procedure for the initial certification of an air operator

The initial certification process of an air operator is carried out in accordance with the stages and requirements set out in the Air Operator Certificate Issuance Manual of the Kyrgyz Republic

One of the key objectives of this procedure is to provide the sequence for performing tasks and completing checklists by SCAA inspectors during the initial certification of an air operator at stages 3 and 4 the documentation evaluation stage and the operational demonstrations and inspections stage.

1.2. Этап оценки документации - чек-листы:

-оценка системы управления и процессов, включая организацию эксплуатанта и систему операционного контроля;

-«Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся системы управления безопасностью полетов»

-«Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью ЭВС КР в части системы обеспечения качества (Quality Assurance System)»

- Анализ Руководства по производству полётов/Руководства эксплуатанта (Operations Manual/OM) и иной документации, представленной организацией

-«Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов КР в части, процедуры утверждения Руководства по производству полетов (РПП)».

1.2 Documentation evaluation stage checklists

-assessment of the management system and processes including the operator’s organisation and the operational control system;

-Instruction on certification and oversight of air operators of the Kyrgyz Republic in the part relating to the Safety Management System;

Instruction on certification and oversight procedures for air operators of the Kyrgyz Republic regarding the Quality Assurance System

-Analysis of the Operations Manual OM and other documentation submitted by the organisation

-Instruction on certification and oversight procedures for air operators of the Kyrgyz Republic regarding the procedure for approval of the Operations Manual OM.

1.3. Этап эксплуатационных демонстраций и инспекционных проверок - чек-листы:

1.3. Этап эксплуатационных демонстраций и инспекционных проверок - чек-листы:

- детальная структура управления, включая Ф.И.О. и квалификацию руководящего персонала, а также достаточность организационной и управленческой структуры; - SCAA-OPS-GM-38; - SCAA-OPS-GM-28; - процедура подготовки летного состава; - персонал: - достаточность численности и квалификации в соответствии с запрашиваемыми условиями одобрения и привилегиями; - действительность лицензий, - квалификационных отметок, - свидетельств/сертификатов или допусков (при наличии применимости); - процессы управления рисками безопасности и функции мониторинга соответствия; - инфраструктура/объекты — достаточность в соответствии с областью сертификации организации;	- detailed management structure including the full names and qualifications of the managerial personnel as well as the adequacy of the organisational and management structure; - SCAA OPS GM 38; - SCAA OPS GM 28; - flight crew training procedure; -personnel: adequacy of number and qualifications in accordance with the requested approval conditions and privileges validity of licences ratings certificates or authorisations where applicable; - safety risk management processes and compliance monitoring functions; - infrastructure and facilities adequacy in accordance with the scope of the organisation's certification;
- Base audit checklist; - Эксплуатационный контроль: - «Инструкция по организации системы оперативного управления полетами эксплуатанта воздушного судна и организации работы полетных диспетчеров» SCAA-OPS-GM-37; Рамповая проверка: - «Инструкция по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся проведения маршрутных и рамповых проверок эксплуатантов ВС» SCAA-OPS-GM-22; демонстрационный полёт: Процесс сертификации не может считаться завершенным до тех пор, пока не будут оценены все вышеуказанные аспекты и не будут заполнены соответствующие чек-листы, подтверждающие соответствие эксплуатанта применимым требованиям.	- Base audit checklist - Operational control: - Instruction on the organisation of the operational flight control system of the air operator and the organisation of the work of flight dispatchers SCAA OPS GM 37 Ramp inspection: - Instruction on certification and oversight procedures for air operators of the Kyrgyz Republic regarding the conduct of en route and ramp inspections of air operators SCAA OPS GM 22; demonstration flight: The certification process cannot be considered complete until all the above aspects have been assessed and the relevant checklists confirming the operator's compliance with the applicable requirements have been completed.

Глава 2. Постоянный надзор за эксплуатантами ВС Кыргызской Республики
Chapter 2. Continuous oversight of air operators of the Kyrgyz Republic

2.1. Классификация надзорных аудитов/инспекций

Надзорные аудиты/инспекции могут быть следующего типа:

a) плановые аудиты/инспекции - выполняются в соответствии с установленной периодичностью и областями проверки, определенными в годовом плане проверок, основанном на оценке рисков;

b) внеплановые аудиты/ необъявленные инспекции:

- для проверки выполнения корректирующих мероприятий, реализуемых эксплуатантом по результатам аудитов/инспекций и согласованных с ОГА (в соответствии со сроками «Плана корректирующих действий» — Corrective Action Plan);

- назначаемые ОГА выборочно для проверки поддержания безопасности полетов при осуществлении эксплуатационной деятельности.

Дополнительно, каждый цикл надзора включает встречи представителей ОГА с ответственными руководителями (accountable manager) эксплуатантов для обеспечения взаимной осведомленности о вопросах, вызывающих наибольшую обеспокоенность. Цели встречи:

- обеспечить единое понимание ОГА и ответственного руководителя подхода к обеспечению безопасности полетов;

- стимулировать двусторонний диалог о бизнес-контексте, оценке рисков и ожидаемых результатах;

- выявлять факторы, угрожающие безопасности полетов;

- официально фиксировать обсуждения, включая согласованные действия;

- обмениваться информацией о «зонах риска» идентифицированных в СУБП

2.1 Classification of oversight audits and inspections

Oversight audits and inspections may be of the following types

a) planned audits and inspections carried out in accordance with the established periodicity and scope of verification defined in the annual inspection plan based on risk assessment

b) unplanned audits and unannounced inspections

- to verify the implementation of corrective actions carried out by the operator following audits and inspections and agreed with the SCAA in accordance with the timelines of the Corrective Action Plan

- initiated by the SCAA on a selective basis to verify the maintenance of flight safety during operational activities

In addition each oversight cycle includes meetings between SCAA representatives and the accountable managers of air operators to ensure mutual awareness of the issues of greatest concern

The objectives of the meeting are

- to ensure a common understanding between the SCAA and the accountable manager regarding the approach to ensuring flight safety

- to encourage bilateral dialogue on the business context risk assessment and expected outcomes

- to identify factors that threaten flight safety

- to formally record discussions including agreed actions

- to exchange information on risk areas identified within the operator’s Safety

эксплуатанта, как со стороны ОГА, так и со стороны ответственного руководителя;

- представлять будущие мероприятия надзора;

- представлять (обезличенные) сравнения показателей безопасности других эксплуатантов;

- обеспечивать соблюдение требований;

- предоставлять обратную связь ответственному руководителю по проведенным надзорным мероприятиям;

- укреплять доверие между эксплуатантом и ОГА.

Для обеспечения разработки годового плана проверок с учетом специфики организации, сложности деятельности, результатов прошлых процедур сертификации/надзора и оценки рисков, в базе RBO на вкладке «OVERSIGHT PLAN» инспекторы, назначенные ответственными за конкретного эксплуатанта, ведут мониторинг и отмечают код соответствующей области проверки, чтобы по итогам цикла имелись доказательства оценки всех областей.

ОГА как минимум за 7 дней до проведения надзорного мероприятия в письменном порядке уведомляет соответствующую службу эксплуатанта о проведении проверки и согласует время проверки.

При выявлении в ходе аудитов/инспекций существенных отклонений от применимых национальных требований и/или их реализации правил инспекционная группа незамедлительно информирует руководство ОГА.

Эксплуатант в любое время своей производственной деятельности должен соответствовать сертификационным требованиям.

Management System both by the SCAA and by the accountable manager

- to present future oversight activities

- to present anonymised comparisons of safety performance indicators of other operators

- to ensure compliance with requirements

- to provide feedback to the accountable manager on the oversight activities conducted

- to strengthen trust between the operator and the SCAA

In order to ensure the development of the annual inspection plan taking into account the specifics of the organisation the complexity of activities the results of previous certification and oversight procedures and the risk assessment inspectors assigned as responsible for a particular operator monitor and record the code of the relevant inspection area in the RBO database under the OVERSIGHT PLAN tab so that evidence of the assessment of all areas is available at the end of the cycle

SCAA shall notify the operator’s relevant service in writing at least 5 working days prior to conducting the supervisory activity, and shall coordinate the inspection time.

If significant deviations from the applicable national requirements and or their implementation are identified during audits or inspections the inspection team shall immediately inform the management of the SCAA.

The operator shall comply with the certification requirements at all times during its operational activities.

2.2. Программа надзора.

После выдачи СЭ, в период его действия ОГА осуществляет непрерывную

2.2. Oversight programme.

After the issuance of the AOC during its validity period the SCAA conducts continuous

оценку и мониторинг владельцев СЭ посредством надзорных инспекций/аудитов для подтверждения, что деятельность, осуществляется в соответствии с применимым законодательством.

В рамках непрерывной оценки и мониторинга надзорные мероприятия включают следующие виды деятельности:

evaluation and monitoring of AOC holders through oversight inspections and audits to confirm that activities are carried out in accordance with the applicable legislation

Within the framework of continuous evaluation and monitoring oversight activities include the following types of activities

Вид деятельности/ Type of activity	**Связанные чек-листы/ Related checklists**
Организация, инфраструктура и средства обеспечения/ *Organisation infrastructure and support facilities*	Чек лист оценки СУБП/SMS checklist (SCAA-OPS-GM-38); Чек лист проверки СОК/Quality checklist (SCAA-OPS-GM-28); Чек лист базового аудита/Checklist base audit (SCAA-OPS-GM-32); Чек лист /OM checklists (SCAA-OPS-GM-09); EFB checklist (SCAA-OPS-GM-29); Checklist for Inspection of Flight and Methodical Work of the Flight Crew (SCAA-OPS-GM-19);
Руководства/*Manuals*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); MEL checklist (SCAA-OPS-GM-18)
Подготовка/*Training*	OM checklists (SCAA-OPS-GM-09); Checklist for Assessment of Cabin Crew Training and Flight Operations Documentation (SCAA-OPS-GM-19); (SCAA-OPS-GM-19); Checklist for Inspection of Flight and Methodical Work of the Flight Crew (SCAA-OPS-GM-19);
Записи/ведение записей/ *Records record keeping*	FTL checklist (SCAA-OPS-GM-36) Checklist for the Inspection of Aircraft Operational and Flight Documentation Records (SCAA-OPS-GM-20), Checklist for Inspection of Flight and Methodical Work of the Flight Crew (SCAA-OPS-GM-19);, Checklist for Assessment of Cabin Crew Training and Flight Operations Documentation (SCAA-OPS-GM-19);
Принятие/планирование полёта/ *Flight acceptance and flight planning*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); The check list of the operator's operational control (SCAA-OPS-GM-37)
Перевозка опасных грузов/*Dangerous goods transport*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); DG checklist (SCAA-OPS-GM-43)
Система управления безопасностью полетов/*Safety Management System*	Air Transport Operator SMS Assessment Checklist (SCAA-OPS-GM-38); Checklist for Quality Assurance System Inspection of an Air Operator of the Kyrgyz Republic (SCAA-OPS-GM-28)
Маршрутные проверки/ *En route inspections*	Cabin Crew Route Check Checklist (SCAA-OPS-GM-22); Route check checklist (SCAA-OPS-GM-22).
Перронные проверки/ *Ramp inspections*	Apron inspection of aircraft in the aspect of airworthiness (SCAA-OPS-GM-22); Aircraft Apron Inspection

	Вид деятельности/ Type of activity	Связанные чек-листы/ Related checklists
		Checkchart in the Aspect of Flight Operation (SCAA-OPS-GM-22); Passenger compartment apron check check list (SCAA-OPS-GM-22).
0	Наземное обслуживание (документы и записи)/ *Ground handling documents and records*	Checklist for assessing the processes of organization and management ground handling (SCAA-OPS-GM-25)
1	Инспекции по проверке предполетной подготовки/ *Inspections of pre flight preparation*	Apron inspection of aircraft in the aspect of airworthiness (SCAA-OPS-GM-22)

В течение первых 6 месяцев с даты выдачи СЭ либо с даты начала коммерческой деятельности (если деятельность не началась сразу после получения СЭ) ОГА проводит первоначальные надзорные мероприятия для проверки внедрения процедур и политик, а также на постоянной основе анализирует и отслеживает информацию, представленную в отчётах по безопасности полётов и эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВС (Приложение 1).

При этом представление отчётов по безопасности полётов и эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВС является обязательным требованием и после истечения указанного шестимесячного периода.

В ходе первых надзорных мероприятий ОГА делает акцент на проверке записей (фактического внедрения процедур, заявленных в ходе первоначальной сертификации) как минимум по следующим областям:

Within the first 6 months from the date of issuance of the CE, or from the commencement of commercial operations (if operations did not start immediately after obtaining the CE), the CAA conducts initial oversight activities to verify the implementation of procedures and policies, and continuously analyzes and monitors the information submitted in the operator's flight safety and operational activity reports (Appendix 1).

The submission of these flight safety and operational activity reports remains a mandatory requirement even after the end of the specified six-month period.

During the first oversight activities the SCAA places emphasis on the verification of records demonstrating the actual implementation of the procedures declared during the initial certification at least in the following areas

Область/*Area*	**Связанный чек-лист**/ *Related checklist*
Подготовка (включая инспекции подготовки)/ *Preparation including preparation inspections*	OM checklists (SCAA-OPS-GM-09); Checklist for Assessment of Cabin Crew Training and Flight Operations Documentation (SCAA-OPS-GM-19); (SCAA-OPS-GM-19); Checklist for Inspection of Flight and Methodical Work of the Flight Crew (SCAA-OPS-GM-19);
Записи/ведение записей/*Records/ record keeping*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); FTL checklist (SCAA-OPS-GM-36) Checklist for the Inspection of Aircraft Operational and Flight

Область/*Area*	**Связанный чек-лист**/ *Related checklist*
	Documentation Records (SCAA-OPS-GM-20), Checklist for Inspection of Flight and Methodical Work of the Flight Crew (SCAA-OPS-GM-19); Checklist for Assessment of Cabin Crew Training and Flight Operations Documentation (SCAA-OPS-GM-19);
Планирование/диспетчерское обеспечение/*Flight planning and flight dispatch support*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); The check list of the operator's operational control (SCAA-OPS-GM-37)
Опасные грузы/ *Dangerous goods*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); DG checklist (SCAA-OPS-GM-43)
Система управления безопасностью полетов/*Safety Management System*	SMS checklist (SCAA-OPS-GM-38); Checklist for Quality Assurance System Inspection of an Air Operator of the Kyrgyz Republic (SCAA-OPS-GM-28)
Наземное обслуживание (документы и записи)/*Ground handling documents and records*	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09); Checklist for assessing the processes of organization and management ground handling (SCAA-OPS-GM-25)
Полётные инспекции/операционные демонстрации, если не выполнены на стадии 4/ Flight inspections and operational demonstrations if not performed at stage 4	OM checklist (SCAA-OPS-GM-09);

Программа надзора и цикл надзора учитывают профиль риска и оценку показателей безопасности эксплуатантов, включая результаты предыдущих мероприятий надзора

Цели применения профилей риска:

a) выявление потенциальных угроз для деятельности;

b) оптимизация периодичности и глубины надзорных мероприятий;

c) повышение эффективности использования ресурсов;

d) снижение затрат на надзор.

Прослеживаемость всех изменений программы надзора обеспечивается заполнением соответствующей информации в столбце «Remarks» для каждого оцениваемого критерия. Кроме того, по каждому эксплуатанту должна поддерживаться динамика степени

The oversight programme and oversight cycle take into account the risk profile and safety performance assessment of air operators including the results of previous oversight activities:

Objectives of the use of risk profiles

a identification of potential threats to operations

b optimisation of the frequency and depth of oversight activities

c improvement of the efficiency of resource utilisation

d reduction of oversight costs

Traceability of all changes to the oversight programme is ensured by entering the relevant information in the Remarks column for each assessed criterion. In addition the trend of the level of compliance shall be maintained for each air operator both overall and for each parameter

соответствия — как в целом, так и по каждому параметру.

Формирование профиля риска эксплуатанта

Для формирования профиля риска эксплуатанта используются 11 параметров: часть оценивается в ходе аудитов/инспекций, часть — в самом ОГА. Данный подход формирует динамический профиль риска**.**

11 параметров:

1. Организация, инфраструктура и средства обеспечения
2. Руководства
3. Подготовка
4. Записи/ведение записей
5. Планирование полётов/диспетчерское обеспечение
6. Опасные грузы
7. Система управления
8. Маршрутные проверки
9. Перронные проверки
10. Доступ ОГА
11. Опыт эксплуатанта

Каждый параметр выражается в процентах по результатам оценки связанных критериев

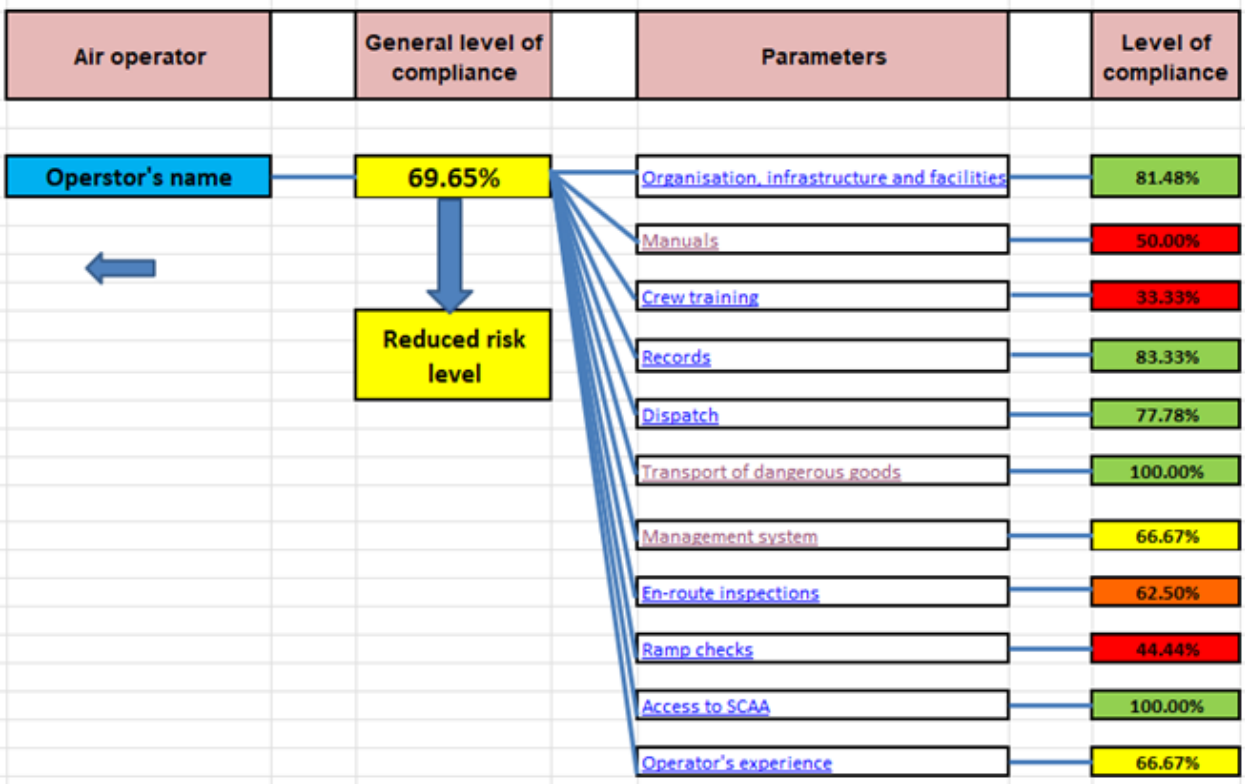
Formation of the operator risk profile

For the formation of the operator risk profile 11 parameters are used part of them are assessed during audits and inspections and part within the SCAA This approach forms a dynamic risk profile

11 parameters:

1. Organisation infrastructure and support facilities
2. Manuals
3. Training
4. Records record keeping
5. Flight planning and flight dispatch support
6. Dangerous goods
7. Management system
8. En route inspections
9. Ramp inspections
10. SCAA access
11. Operator experience

Each parameter is expressed as a percentage based on the results of the assessment of the related criteria



Каждый критерий оценивается по шкале 0–3, где 0 — высокий уровень риска, 3 — низкий уровень риска.

Критерии по каждому параметру и методы оценки приведены ниже а также в процедуре реализации риск-ориентированного надзора (RBO) за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики

Each criteria is assessed on a scale from 0 to 3 where 0 indicates a high level of risk and 3 indicates a low level of risk

The criteria for each parameter and the assessment methods are provided below, as well as in the procedure for the implementation of Risk-Based Oversight (RBO) of the activities of aircraft operators of the Kyrgyz Republic.

1. ORGANISATION, INFRASTRUCTURE AND FACILITIES			
No.	**Criteria**	**Grades**	**Criteria assessment**
1.1.	there are administrative rooms, offices and administrative services, equipment for duplicating and editing/presenting documents/databases, accommodation facilities, utilities for personnel, facilities for flight training for flight personnel and dissemination of information relevant to specific operations	0	the criteria is not met (0%)
		1	the criteria is met in a proportion of less than 50%
		2	the criteria is met more than 50%, but not completely (>50%, <100%)
		3	the criteria is fully met (100%)
1.2.	the main financial and operational control functions of the activities are carried out at the principal place of business	0	the principal place of business does not correspond to the declared place where the main financial and operational control functions of the activities are carried out
		3	the principal place of business is declared correctly
1.3.	the operational control of the activities is carried out in a single location and there have been no changes to the main headquarters of the activity	0	the operational control of the activities is carried out in several locations and there have been changes to the main headquarters of the activity, or not all management persons are nominated or the nominated persons do not meet the necessary criteria
		1	there have been no changes to the main headquarters of the activity, but the operational control of the activities is carried out in several locations, or continuity of supervision is not ensured
		2	there have been no changes to the main headquarters of the activity, the operational control of the activities is carried out in several locations, but the interface is functional
		3	there have been no changes to the main headquarters of the activity, the operational control of the activities is carried out in a single location without any syncope

Уровень соответствия эксплуатанта определяется как среднее значение процентов по указанным параметрам, что формирует профиль риска владельца СЭ.

Тем не менее УЛЭ может принять решение о проведении целевых (focused) инспекций по каждому параметру и/или критерию, если значение параметра ниже значений коэффициента риска либо если критерий получил 0 из 3.

The level of compliance of the operator is determined as the average percentage value of the specified parameters which forms the risk profile of the AOC holder

However the OPS Department may decide to conduct focused inspections for any parameter and or criterion if the parameter value is below the risk coefficient threshold or if a criterion has received a score of 0 out of 3

3	Crew training	for **flight crew members**, training and checking include all relevant elements from CAT, flight crew training and specific approvals regulations	0	33.33%	High risk level
		for **cabin crew members**, training and checking shall include all relevant elements from CAT and cabin crew training regulations	0		
		for **technical personnel engaged in operations**, training and checking include all relevant elements described in technical crew training regulations	n/a		
		for **operational personnel**, training and checking include all relevant elements related to specific approvals	3		

Коэффициент риска и, соответственно, интервал аудита/инспекции определяется следующим образом:

The risk coefficient and accordingly the audit inspection interval are determined as follows:

Compliance level (%)	Risk factor	Audit/inspection interval	Risk level
> 75	Very low risk level	24 months	**Very low**

65.01-75	Reduced risk level	24 months, but audits/inspections may be carried out every 12 months in areas where parameters show a medium level of risk	**Reduced**
55	Medium risk level	12 months	**Medium**
<55	High risk level	6 months	**High**

Диапазоны применимы как к итоговому уровню соответствия, так и к каждому из 11 параметров (и их критериям) при индивидуальной оценке.

Планирование и фиксация мероприятий по каждому аудиту/инспекции ведутся в электронной базе данных.

Цикл планирования аудитов/инспекций может быть увеличен до 36 месяцев при условии, что за предыдущие 24 месяца:

- эксплуатант продемонстрировал эффективное выявление угроз для безопасности полетов и управление связанными рисками;
- эксплуатант постоянно демонстрировал полный контроль над изменениями;
- не выдавались несоответствия уровня 1;
- все корректирующие действия выполнялись в сроки, принятые/продленные ОГА, в согласованных временных рамках.

Цикл может быть увеличен до 48 месяцев при выполнении условий пункта (xi) и при наличии у эксплуатанта эффективной системы непрерывной отчетности по показателям безопасности и соответствия требованиям, утвержденной SCAA.

Если инспектор OPS выявляет ухудшение показателей безопасности либо вводятся требования/поправки к требованиям, обязательные к внедрению, аудиты/инспекции выполняются по мере необходимости.

Поскольку часть параметров может оцениваться в здании ОГА без выездного аудита/инспекции, профиль риска является

The ranges apply both to the overall level of compliance and to each of the 11 parameters and their criteria when assessed individually

Planning and recording of activities for each audit or inspection are maintained in the electronic database

The audit and inspection planning cycle may be extended up to 36 months provided that during the previous 24 months:

– The operator has demonstrated effective identification of threats to flight safety and management of the associated risks
– The operator has consistently demonstrated full control of changes
– No level 1 non conformities have been issued
– All corrective actions have been completed within the timeframes accepted or extended by the SCAA within the agreed timelines

The cycle may be extended up to 48 months subject to the conditions of point xi and provided that the operator has an effective system of continuous reporting on safety and compliance performance approved by the SCAA

If an OPS inspector identifies deterioration in safety performance indicators or if new requirements or amendments to requirements that must be implemented are introduced audits and inspections shall be carried out as necessary

Since part of the parameters may be assessed at the SCAA premises without an on site audit or inspection the risk profile is

динамическим, с частыми изменениями оценок критериев. Для каждого эксплуатанта динамика уровня соответствия (и фактора риска) отслеживается в течение 24 месяцев.

Если первоначально установленные критерии подлежат изменению, причины такого изменения подробно описываются в разделе «Remarks» соответствующей базы.

dynamic with frequent changes in the evaluation of criteria The trend of the level of compliance and the risk factor for each operator is monitored over a period of 24 months

If the initially established criteria are subject to change the reasons for such change shall be described in detail in the Remarks section of the relevant database

Глава 3. Управление несоответствиями

Схема: процесс проведения надзорного мероприятия.

Процесс проведения надзорного мероприятия ведется и документируется в соответствии с «Внутренней процедурой для мониторинга надзорных мероприятий и документаций эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики УЛЭ» (SCAA-OPS-PRC-48)

3. Management of non conformities

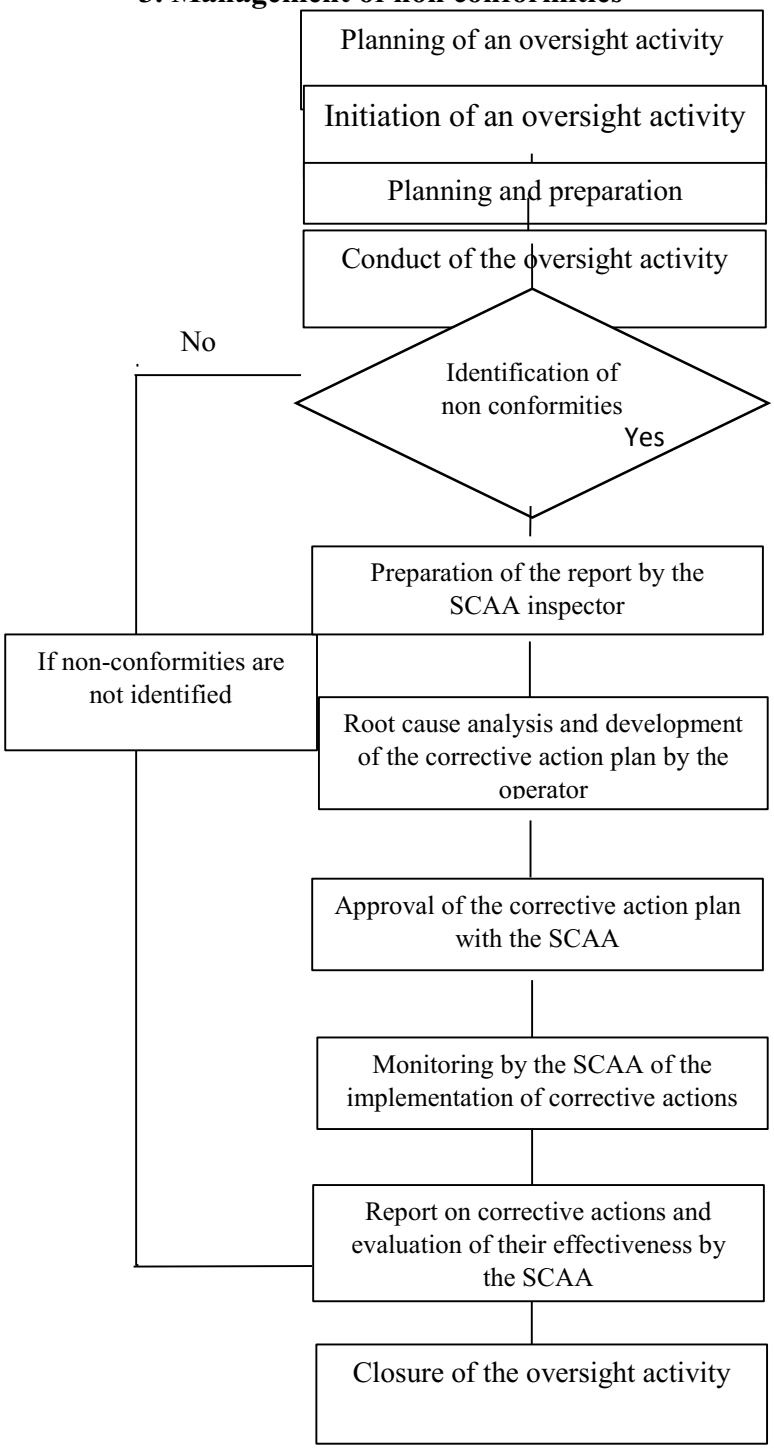


Diagram: Process of Conducting an Oversight Activity

The process of conducting an oversight activity is carried out and documented in accordance with the "Internal Procedure for Monitoring Oversight Activities and Documentation of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic OPS" (SCAA-OPS-PRC-48).

После проведенного надзорного мероприятия, необходимо следовать представленной выше схеме.

ОГА направляет предписание об устранении несоответствий выявленных в ходе аудита или инспекции. Эксплуатант разрабатывает и направляет на согласование в ОГА план корректирующих действий (Приложение 3) в срок не позднее **15 календарных дней** с даты получения предписания об устранении несоответствий. При наличии замечаний к представленному плану ОГА направляет письмо о необходимости доработки с указанием новых сроков представления ПКД. В любом случае замечания должны быть устранены не позднее сроков определенных в приложении 3 настоящей инструкции.

Если эксплуатант не предоставит приемлемый план корректирующих действий либо не выполнит корректирующие действия в срок, установленный или продленный ОГА, такое несоответствие переквалифицируется в несоответствие уровня 1.

Эксплуатант проводит анализ первопричин выявленных несоответствий. Такой анализ должен быть системным и структурированным. Эксплуатант должен применять аналитическую методологию, позволяющую выявить первопричину и сопутствующие факторы несоответствия. ОГА не определяет конкретный аналитический инструмент, однако выбранный эксплуатантом метод должен обеспечивать логическую прослеживаемость от установленных фактов несоответствия к выявленной первопричине, а также соответствовать тяжести последствий и потенциалу повторяемости конкретного несоответствия.

Формулировки, ограничивающиеся указанием на индивидуальную ошибку, небрежность или невыполнение процедуры, не могут быть приняты в качестве первопричины. Цель анализа первопричин заключается в повышении уровня безопасности полетов и

After the completion of an oversight activity, the process described in the diagram above shall be followed.

The Civil Aviation Authority (CAA) issues a directive requiring the correction of non-conformities identified during the audit or inspection. The operator shall develop and submit to the CAA for approval a **Corrective Action Plan (CAP)** (Appendix 4) no later than **15 calendar days** from the date of receipt of the directive for elimination of non-conformities. If comments on the submitted plan arise, the CAA shall send a letter requesting revision of the CAP and specifying new deadlines for its submission. In any case, the non-conformities must be corrected no later than within the timeframes specified in Appendix 3 of this instruction.

If the operator fails to submit an acceptable Corrective Action Plan or fails to implement corrective actions within the time limit established or extended by the CAA, such non-conformity shall be reclassified as a Level 1 non-conformity.

The operator shall conduct a root cause analysis of the identified non-conformities. This analysis shall be systematic and structured. The operator must apply an analytical methodology that enables identification of the root cause and contributing factors of the non-conformity. The SCAA does not prescribe a specific analytical tool; however, the method chosen by the operator must ensure logical traceability from the established facts of the non-conformity to the identified root cause and must be proportionate to the severity of the consequences and the potential recurrence of the specific non-conformity.

Statements limited to individual error, negligence, or failure to follow procedures shall not be accepted as root causes. The purpose of root cause analysis is to improve the level of

предотвращении повторения событий, а не в поиске виновных, за исключением случаев умышленных нарушений или грубой неосторожности.

По завершении аудитов/инспекций выявленные несоответствия, а также сроки выполнения корректирующих мероприятий отслеживаются ОГА в соответствии с «Внутренней процедурой для мониторинга надзорных мероприятий и документаций эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики УЛЭ» (SCAA-OPS-PRC-48).

В случае если несоответствие не может быть устранено в срок, ранее согласованный с ОГА, эксплуатант направляет в адрес ОГА официальный запрос с предоставлением обоснования для продления сроков устранение несоответствия, включая проведенную оценку рисков.

Решение о продлении срока устранения несоответствия принимается Начальником управления или уполномоченным сотрудником ОГА.

Каждый инспектор на ежедневной основе осуществляет мониторинг базы данных, отслеживая возникновение каких-либо расхождений, а также соблюдение установленных сроков в своей зоне ответственности.

База данных содержит:

(a) несоответствия выявленные в результате надзорных мероприятий;

(b) согласованные сроки выполнения плана корректирующих действий;

(c) замечания, не являющиеся несоответствиями.

Решение об устранении несоответствий инспекторского предписания, принимается только с заполнением отчета об устранении несоответствий (Приложение 4). Инспектор, убедившись в устранении несоответствий, документально подтверждает его устранение и официально информирует эксплуатанта об этом.

flight safety and prevent recurrence of events, rather than to assign blame, except in cases of intentional violations or gross negligence.

Upon completion of audits or inspections, identified non-conformities and deadlines for implementation of corrective actions shall be monitored by the SCAA in accordance with the “Internal Procedure for Monitoring Oversight Activities and Documentation of Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic OPS” (SCAA-OPS-PRC-48).

If a non-conformity cannot be corrected within the timeframe previously agreed with the SCAA, the operator shall submit an official request to the SCAA with justification for extending the deadline for corrective action, including the results of the risk assessment conducted.

The decision to extend the deadline for correcting a non-conformity shall be made by the Head of the Department or an authorized SCAA officer.

Each inspector shall monitor the database on a daily basis, tracking any discrepancies and compliance with established deadlines within their area of responsibility.

The database shall include:

(a) non-conformities identified during oversight activities;

(b) agreed deadlines for implementation of corrective action plans;

(c) observations that do not constitute non-conformities.

A decision confirming the elimination of non-conformities identified in an inspector’s directive shall only be made upon completion of a Non-Conformity Closure Report (Appendix 5).

After verifying that the non-conformities have been eliminated, the inspector shall document the

Подтверждением устранения несоответствий инспекторского предписания является официальное письмо ОГА в адрес эксплуатанта ВС.
Дополнительно, инспектор ОГА применяет положения о штрафных санкциях в соответствии с Кодексом Кыргызской Республики "О правонарушениях" к эксплуатанту при обнаружении любого факта нарушения требований воздушного законодательства Кыргызской Республики.

closure and officially inform the aircraft operator.
Confirmation of the closure of non-conformities identified in the inspector's directive shall be an official letter from the SCAA to the aircraft operator.
Additionally, a SCAA inspector shall apply penalty provisions in accordance with the Code of the Kyrgyz Republic "On Offenses" when any violation of the air legislation of the Kyrgyz Republic is identified.

Глава 4. Процедура введения ограничений, приостановления или аннулирования СЭ и ЭС

Chapter 4.

Детальная информация по аннулированию и приостановлению СЭ и ЭС приведена в «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР» в части, касающейся процедуры введения ограничений в действие, приостановления, аннулирования и возобновления действия сертификата эксплуатанта, включая введение ограничений и/или изменений в эксплуатационные спецификации ВС (SCAA-OPS-GM-10).
4.2. Изменение наименования эксплуатанта, основного места деятельности, дополнительных мест осуществления деятельности и т.п.
(i) Документация, подлежащая представлению:

Detailed information on the suspension and revocation of the AOC and OpSpecs is provided in the "Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic", in the section concerning the procedures for the introduction of operational limitations, suspension, revocation, and reinstatement of the Air Operator Certificate, including the introduction of limitations and/or amendments to the Aircraft Operational Specifications (SCAA-OPS-GM-10).
4.2. Change of the Operator's Name, Principal Place of Work, Additional Places of Work, etc.
(i) Documentation to be submitted:

No.	Supporting documents	Mandatory
(a)	Формальная форма AOC\Formal AOC form	√
(b)	Учредительные документы, подтверждающие запрашиваемую деятельность\Constituent documents attesting to the requested	√

(c)	Специальные документы по управлению изменениями\Change management specific documents	√
(d)	РПП ч. А\OMA	√
(e)	Руководство по системе управления\Management System Manual (MSM)	optional
(f)	Руководство по системе управления безопасностью\Safety Management System Manual (SMSM)	optional
(g)	Любое другое руководство/документ, затронутый изменением (например: документы на воздушное судно, договор владения воздушным судном, **OMB**, **OMC**, **OMD**, **A/HFM**, контракты/соглашения по диспетчерскому обеспечению, наземному обслуживанию, заправке, документы системы технического обслуживания и т. д.) | опционально\Any other manual/document affected by the change (e.g. aircraft documents, aircraft ownership contract, OMB, OMC, OMD, A/HFM, dispatch/ground/fuel contracts/agreements, maintenance system doc etc.)	optional

Инспектор УЛЭ курирующий эксплуатанта направляет запрос в УПЛГ для получения оценки по сведениям, содержащимся в документах сертификации, контролируемых УПЛГ (например, свидетельство о регистрации/САМО и т.п.).

Инспекторы УЛЭ, назначенные ответственными за эксплуатанта, проверяют выдержки из РПП с предлагаемыми изменениями и иную необходимую документацию. В течение 20 дней с даты подачи заявления и пакета документов инспекторы УЛЭ информируют эксплуатанта о результатах рассмотрения.

При выявлении несоответствий в заполнении формы заявки и/или документации эксплуатанту направляется уведомление о

The OPS inspector responsible for supervising the operator sends a request to the Airworthiness Department (AIR) to obtain an assessment of the information contained in certification documents under the control of AIR (for example, the Certificate of Registration, CAMO approval, etc.).

The OPS inspectors assigned responsibility for the operator review the excerpts from the Operations Manual (OM) containing the proposed changes, as well as other required documentation. Within 20 days from the date of submission of the application and supporting documents, the OPS inspectors inform the operator of the results of the review.

If deficiencies are identified in the completion of the application form and/or the submitted documentation, the operator shall be notified of

необходимости внесения изменений/дополнений. Выявленные несоответствия и их устранение может повлечь увеличение сроков внесения изменений в СЭ.

the need to make corrections or provide additional information. Identified deficiencies and the process of correcting them may result in an extension of the timeframe for making amendments to the AOC.

Если заполненная форма заявки и сопроводительная документация соответствуют установленным требованиям, но выявлена необходимость проведения выездной оценки/проверки эксплуатанта, назначенные инспекторы УЛЭ, должны в письменной форме уведомить эксплуатанта, и определить дату и условия проведения этих проверок. Дата начала выездных проверок не должна превышать 7 календарных дней после одобрения полученной документации.

If the completed application form and supporting documentation comply with the established requirements, but an on-site evaluation/inspection of the operator is deemed necessary, the assigned OPS inspectors shall notify the operator in writing and determine the date and conditions for conducting such inspections. The start date of the on-site inspection shall not exceed 7 calendar days after approval of the submitted documentation.

Инспекция включает проверки на месте (головного офиса и оперативной баз (ы), собственных/подрядных организаций ТО, при необходимости, аэродромных объектов) для подтверждения достоверности данных и оценки влияния изменения на способность эксплуатанта безопасно и эффективно выполнять заявленную деятельность.

The inspection includes on-site checks (at the head office and operational base(s), maintenance organizations-whether in-house or contracted-and, where necessary, aerodrome facilities) to verify the accuracy of the provided information and to assess the impact of the proposed change on the operator’s ability to safely and effectively conduct the declared activities.

Результаты/выводы направляются эксплуатанту письменно в течение 5 дней после завершения инспекции; при наличии несоответствий срок их устранения не должен превышать 30 дней.

The results and conclusions shall be provided to the operator in writing within 5 days after completion of the inspection. If non-conformities are identified, the timeframe for their correction shall not exceed 30 days.

Если заявка и сопроводительная документация соответствуют установленным требованиям, а запрашиваемые изменения не требуют выездной проверки, то после получения положительного ответа от УПЛГ, УЛЭ выдает СЭ (ЭС) с соответствующими изменениями.

If the application and supporting documentation meet the established requirements and the requested changes do not require an on-site inspection, then, after receiving a positive assessment from AIR, the OPS shall issue the AOC (and OpSpecs) with the corresponding amendments.

Ответственные инспекторы УЛЭ, составляют окончательный отчет об оценке, информирующий эксплуатанта об обязанности незамедлительно представить документацию, на основании которой были внесены изменения в СЭ (ЭС) и которая будет

The responsible OPS inspectors prepare a final assessment report, informing the operator of the obligation to immediately submit documentation on the basis of which amendments were made to the AOC (OpSpecs) and which may be subject to change during the

изменяться в течение срока действия СЭ (разрешения, контракты, соглашения и т. д.).
Кроме того, если участвующие в процессе сертификации отделы ОГА устанавливают дополнительные условия для выдачи измененного СЭ (ЭС), эти условия должны быть указаны в окончательном отчете об оценке, а также указание того, что сертификационный документ будет действителен при соблюдении условий, установленных ОГА.
Если Директор ОГА принимает решение о том, что эксплуатант сохраняет свою компетентность и обеспечивает необходимый уровень безопасности полетов, он утверждает выдачу соответствующего СЭ (ЭС).

validity period of the AOC (such as permits, contracts, agreements, etc.).
Furthermore, if the departments of the Civil Aviation Authority (SCAA) involved in the certification process establish additional conditions for the issuance of the amended AOC (OpSpecs), such conditions shall be specified in the final assessment report, including a statement that the certification document shall remain valid provided that the conditions established by the SCAA are complied with.
If the Director of the SCAA determines that the operator maintains its competence and ensures the required level of flight safety, the Director shall approve the issuance of the corresponding amended AOC (OpSpecs).

4.3. Введение ограничений, приостановление или аннулирование СЭ и ЭС
4.3. Introduction of Limitations, Suspension, or Revocation of the AOC and OpSpecs

Нарушение установленных сроков реализации корректирующих мер может привести к пересмотру эксплуатационных спецификаций эксплуатанта, введению ограничений в эксплуатационные спецификации и специальные разрешения (полностью или частично), а также к временному приостановлению или аннулированию СЭ. Более детальная информация по аннулированию и приостановлению СЭ и ЭС приведена в «Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР» в части, касающейся процедуры введения ограничений в действие, приостановления, аннулирования и возобновления действия сертификата эксплуатанта, включая введение ограничений и/или изменений в эксплуатационные спецификации ВС (SCAA-OPS-GM-10).

Failure to comply with the established deadlines for the implementation of corrective actions may result in a revision of the operator’s Operational Specifications (OpSpecs), the introduction of limitations to the Operational Specifications and special authorizations (in whole or in part), as well as the temporary suspension or revocation of the Air Operator Certificate (AOC).
More detailed information on the revocation and suspension of the AOC and OpSpecs is provided in the “Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic”, in the section concerning the procedures for the introduction of operational limitations, suspension, revocation, and reinstatement of the Air Operator Certificate, including the introduction of limitations and/or amendments to the Aircraft Operational Specifications (SCAA-OPS-GM-10).

4.4. Изменения, связанные с включением дополнительного ВС (того же типа/нового типа)

4.4. Amendments Related to the Addition of an additional Aircraft (Same Type / New Type)

Детальная информация по внесению изменений связанных с включением дополнительного ВС (того же типа/нового типа) приведена в “Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся выдачи эксплуатационных спецификаций ВС” (SCAA-OPS-GM-31).

Detailed information regarding amendments related to the addition of an additional aircraft (of the same type or a new type) is provided in the “Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic”, in the section concerning the issuance of Aircraft Operational Specifications (SCAA-OPS-GM-31).

4.5. Изменения в регионах полетов

4.5. Changes in flight regions

No.	Supporting documents	Mandatory
(a)	Форма заявления **AOC** \AOC application form	√
(b)	Специальные документы по управлению изменениями/Specific change management documents	√
(c)	РПП ч. A\OMA	√
(d)	**РПП ч. B** — если затрагивается изменением \OMB – if affected by the change	optional
(e)	РПП ч. C\OMC	√
(f)	**OMD** — если затрагивается изменением \OMD – if affected by change	optional

(g)	Подтверждение наличия навигационной документации, относящейся к запрашиваемым районам эксплуатации\Proof of possession of navigation documentation related to the requested operating areas	√
(h)	Список документов по сертификации летной годности, позволяющих эксплуатировать воздушное судно в требуемых условиях (например, **TC**, **STC** и т. д.)\List of airworthiness certification documents that allow aircraft to be operated under the required conditions (e.g. TC, STC, etc.)	√
(i)	Любое другое руководство/документ, затронутое изменением\Any other manual/document affected by the change	optional

Документы, которые необходимо предоставить для внесения изменений в регионы полетов:

(2) Разделы РПП должны содержать как минимум следующие сведения:

(a) характеристики воздушного судна в зависимости от требуемых регионов полетов
(b) необходимость использования специального оборудования;
(c) необходимость дополнительных ограничений MEL;
(d) адаптация систем воздушного судна к экстремальным погодным/климатическим условиям;
(e) специальная подготовка для выполнения полетов в новых метеорологических/климатических условиях, а также для специальных условий эксплуатации (MNPS, ETOPS, PBN и т. д.);
(f) любые требования УВД, специфичные для запрашиваемых регионов полетов (новая фразеология, работа в метрических зонах и т. д.);

Documents required to make changes to flight regions:

(2) Sections of the Operations Manual (OM) must include at a minimum the following information:
(a) Aircraft characteristics depending on the intended areas of operation;
(b) Requirement for the use of special equipment;
(c) Requirement for additional MEL (Minimum Equipment List) limitations;
(d) Adaptation of the aircraft systems to extreme weather or climatic conditions;

(e) Special training for operations in new meteorological/climatic conditions, as well as for special operational conditions (MNPS, ETOPS, PBN, etc.);

(f) Any ATC requirements specific to the requested areas of operation (new phraseology, operation in metric zones, etc.);

(g) описание навигационных и коммуникационных систем, используемых на новых маршрутах/регионов полетов;
(h) требования к объектам аэропорта/аэродрома/вертодрома, связанным с новыми регионами полетов;

(g) Description of navigation and communication systems used on new routes/areas of operation;
(h) Airport/aerodrome/heliport facility requirements related to the new areas of operation.

4.6. Другие изменения, требующие предварительного одобрения SCAA
4.6. Other Changes Requiring Prior SCAA Approval

Общие положения
Приведенные ниже изменения содержат неисчерпывающий список изменений, требующих одобрения ОГА, но не влияющих на условия и ограничения СЭ и ЭС:
(a) использование альтернативных способов обеспечения соответствия;
(b) аренда воздушных судов;
(c) MEL;
(d) процедуры, содержащиеся в РПП, такие как политика в отношении топлива, масса и центровка, минимальные высоты полета и т. д.

General Provisions
The following changes represent a non-exhaustive list of modifications that require SCAA approval, but do not affect the conditions or limitations of the AOC and OpSpecs:
(a) Use of alternative means of compliance;
(b) Aircraft lease;
(c) MEL (Minimum Equipment List);
(d) Procedures contained in the Operations Manual (OM), such as fuel policy, weight and balance, minimum flight altitudes, etc.

(ii) **Использование альтернативных способов обеспечения соответствия** – процесс анализа и утверждения описан в “Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики в части, касающейся предоставления освобождений/отступлений от выполнения установленных требований Авиационных правил Кыргызской Республики” (SCAA-OPS-GM-47)

(ii) Use of Alternative Means of Compliance – The process for analysis and approval is described in the “Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic, in the section concerning the provision of exemptions/deviations from the applicable requirements of the Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic” (SCAA-OPS-GM-47).

(iii) Аренда воздушных судов
(a) Эксплуатант может запросить разрешение на эксплуатацию воздушных судов, арендованных у другого эксплуатанта в соответствии с положениями АПКР.
(b) Эксплуатант не вправе эксплуатировать воздушное судно, находящееся у него по договору аренды с другим эксплуатантом (суб-аренда)), без предварительного одобрения со стороны ОГА.

(iii) Aircraft Lease
(a) An operator may request authorization to operate aircraft leased from another operator in accordance with the provisions of the Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic (ARKR).
(b) The operator may not operate an aircraft leased from another operator without prior SCAA approval.

(c) Процедура выдачи одобрения:
Для получения одобрения эксплуатанту необходимо подать письменное заявление с просьбой рассмотрения одобрения аренды не позднее чем за 20 рабочих дней до предполагаемой даты начала эксплуатации. Заявление должно содержать:
- период, на который предполагается эксплуатировать арендованное воздушное судно;
- маршруты/районы полетов;
- вид операций, которые будут выполняться с данным воздушным судном;
- дату прибытия воздушного судна в страну и аэропорт/аэродром, где оно будет размещено для осмотра на перроне.
(d) К заявлению необходимо приложить подтверждающие документы, в том числе:
- договор аренды, в котором должны быть четко указаны обязанности сторон как с эксплуатационной, так и с технической точки зрения;
- СЭ иностранного эксплуатанта в случае мокрой аренды или подтверждение того, что ВС не включено в СЭ в случае сухой аренды;
- копию договора страхования коммерческих грузов и гражданской ответственности в случае причинения им ущерба для каждого арендованного воздушного судна, в котором заявитель должен быть указан в качестве застрахованного/сострахователя;
- действующие документы на воздушное судно, а именно: свидетельство о регистрации, сертификат летной годности, сертификат ВС по шуму, разрешение на бортовые радиостанции;
- документы, экипажа (лицензии/сертификаты экипажа, медицинские справки, копии паспортов);
- В случае лизинга у эксплуатантов за пределами Кыргызской Республики, необходимо представить аудиторский отчет, проведенный в отношении иностранного эксплуатанта, у которого арендуется

(c) Approval Procedure:
To obtain approval, the operator must submit a written request for lease approval at least 20 working days before the intended start date of operations. The request must include:

The period for which the leased aircraft is intended to be operated;
– Routes/areas of operation;

– Type of operations to be conducted with the leased aircraft;

– Date of arrival of the aircraft in the country and the airport/aerodrome where it will be parked for ramp inspection.
(d) The request must be accompanied by supporting documents, including:
– The lease agreement, clearly specifying the responsibilities of both parties, both operational and technical;

– The AOC of the foreign operator in case of wet lease, or confirmation that the aircraft is not included in the AOC in case of dry lease;
– A copy of the commercial hull and liability insurance for each leased aircraft, in which the applicant is listed as insured/co-insured;

– Valid aircraft documents, including certificate of registration, certificate of airworthiness, noise certificate, and approval for onboard radios;

– Crew documentation, including licenses/certificates, medical certificates, and copies of passports;
– In case of aircraft leased from operators outside the Kyrgyz Republic, an audit report of the foreign operator must be provided to verify compliance with standards equivalent to the

воздушное судно , с целью установления соответствия лизингодателя стандартам, эквивалентным АПКР по эксплуатации и подготовке экипажей, а также эквивалентным стандартам технического обслуживания.

ARKR for operations, crew training, and maintenance.

(e) Все документы, запрашиваемые ОГА, должны быть представлены на английском или русском языке.

(e) All documents requested by the SCAA must be submitted in English or Russian.

(f) После регистрации заявки документация направляется через Начальника УЛЭ инспектору УЛЭ, который координирует эту деятельность. Начальник УЛЭ передает запрос инспектору, ответственному за надзор за эксплуатантом, запрашивающим разрешение. Инспектор УЛЭ инициирует запрос в УПЛГ по оценке:

- договора аренды с эксплуатантом КР,

- договора аренды с иностранным эксплуатантом.

Для завершения оформления документации после анализа ее содержания (любые неясности, упущения, утверждения и т. д.), по оперативным причинам, каждый отдел ОГА, участвующий в процессе оценки, самостоятельно связывается с заявителем.

В случае аренды ВС без экипажа ОГА КР связывается с ОГА государства регистрации ВС через для обеспечения осведомленности в отношении ответственности вовлеченных эксплуатантов и заключения соглашения, составленного на основе статьи 83 bis Чикагской конвенции.

(f) After registration of the application, documentation is submitted via the Head of OPS to the OPS inspector coordinating this activity. The Head of OPS forwards the request to the inspector responsible for oversight of the operator requesting approval. The OPS inspector initiates a request to AIR for evaluation of:

– Lease agreements with a Kyrgyz operator;
– Lease agreements with a foreign operator.

To complete documentation after content review (clarifications, omissions, approvals, etc.), each SCAA department involved in the evaluation process communicates directly with the applicant for operational purposes.

In the case of dry lease of aircraft, the SCAA of the Kyrgyz Republic coordinates with the SCAA of the aircraft's state of registry to ensure awareness regarding the responsibilities of the involved operators and to formalize agreements under Article 83 bis of the Chicago Convention.

(g) УЛЭ анализирует представленную документацию, а в случае воздушных судов, находящихся за пределами Кыргызской Республики, также назначает перронную инспекцию уполномоченными инспекторами для проверки соответствия оборудования воздушного судна, бортовой документации и общего состояния действующим требованиям нормативных требований ОГА.

После получения положительного ответа от УПЛГ, инспектор УЛЭ составляет письмо-

(g) OPS analyzes the submitted documentation. For aircraft located outside the Kyrgyz Republic, a ramp inspection is also conducted by authorized inspectors to verify compliance of the aircraft's equipment, onboard documentation, and general condition with applicable SCAA regulatory requirements.

After receiving a positive assessment from AIR, the OPS inspector prepares a letter of authorization for each aircraft, which is

разрешение для каждого воздушного судна, которое направляется на утверждение директору ОГА. В оперативных целях инспекторы УПЛГ могут направлять свое мнение инспектору УЛЭ по электронной почте. В этом случае электронное письмо с ответом инспектора УПЛГ прилагается к заявлению, а окончательный ответ утверждается руководителями УЛЭ, УСАП и УПЛГ.

forwarded for approval to the Director of the SCAA. For operational efficiency, AIR inspectors may provide their opinion to the OPS inspector via email; the electronic response is attached to the application, and the final approval is endorsed by the Heads of OPS , USAP, and AIR.

В случае отрицательного ответа ОГА информирует заявителя о причинах отказа в выдаче одобрения.

In case of a negative response, the SCAA informs the applicant of the reasons for denial.

После устранения выявленных и доведенных до сведения эксплуатанта несоответствий, эксплуатант может повторно подать запрос.

After correcting the identified and communicated non-conformities, the operator may submit a repeat request.

(iv) MEL – процесс анализа и утверждения описан в Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС КР в части касающейся утверждения перечня минимального оборудования (MEL/CDL) перечня отклонений от конфигурации. (SCAA-OPS-GM-29).

(iv) MEL – The process of analysis and approval is described in the Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic, in the section concerning the approval of the Minimum Equipment List (MEL/CDL) and configuration deviation list (SCAA-OPS-GM-29).

(v) РПП – процесс анализа и утверждения описан в Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов КР в части, процедуры утверждения Руководства по производству полетов (РПП). (SCAA-OPS-GM-09)

(v) Operations Manual (OM) – The process of analysis and approval is described in the Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic, in the section concerning the approval procedures for the Operations Manual (OM) (SCAA-OPS-GM-09).

Глава 5. Ответственность
Chapter 5. Responsibility

Начальник УЛЭ несет ответственность:

- за необъективность и недостаточную обоснованность при выдаче инспекторских предписаний и рекомендаций;
- ненадлежащую организацию и проведение инспекторских проверок, низкое качество и необъективность их результатов;

The Head of OPS is responsible for:

– Lack of objectivity or insufficient justification when issuing inspector directives and recommendations;

– Improper organization and conduct of inspections, as well as low quality or biased results;

- ненадлежащий контроль за выполнением корректирующих мер по результатам инспекций, аудитов и расследований;
- и другие положения описанные в должностной инструкции начальника УЛЭ согласно должностной инструкции FOI Инспекторы УЛЭ несут ответственность:

- за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по надзору, включая сокрытие выявленных нарушений или искажение результатов проверок;
- ненадлежащую оценку документации эксплуатантов;
- незаконное ограничение или приостановление деятельности организаций;
- превышение полномочий при вынесении инспекторских предписаний или внесении предложений о приостановлении действия сертификатов эксплуатантов и свидетельств авиационного персонала согласно должностным инструкциям каждого инспектора;
- и другие положения описанные в должностных инструкциях FOI инспекторов УЛЭ.

Согласно должностной инструкции GOI Инспекторы УЛЭ несут ответственность:

- за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по надзору, включая сокрытие выявленных нарушений или искажение результатов проверок;
- хненадлежащую оценку документации эксплуатантов (включая РПП, программы подготовки и т.д.);
- незаконное ограничение или приостановление деятельности организаций;
- превышение полномочий при вынесении инспекторских предписаний или внесении предложений о приостановлении действия сертификатов эксплуатантов и свидетельств авиационного персонала;

– Inadequate monitoring of the implementation of corrective actions following inspections, audits, and investigations;

– Other responsibilities as described in the Job Description of the Head of OPS.

According to the Job Description, OPS Inspectors are responsible for:

– Failure to perform or improper performance of oversight duties, including concealing identified violations or misrepresenting inspection results;

– Improper evaluation of operator documentation;

– Illegal restriction or suspension of organizational activities;

– Exceeding authority when issuing inspector directives or making recommendations for suspension of operator certificates and aircrew licenses, in accordance with each inspector’s job description;

– Other responsibilities as outlined in the job descriptions for OPS inspectors.

According to the Job Description, OPS Inspectors are responsible for:

– Failure to perform or improper performance of oversight duties, including concealing identified violations or misrepresenting inspection results;

– Improper evaluation of operator documentation (including the Operations Manual, training programs, etc.);

– Illegal restriction or suspension of organizational activities;

– Exceeding authority when issuing inspector directives or making recommendations for suspension of operator certificates and aircrew licenses;

- и другие положения описанные в должностных инструкциях GOI инспекторов УЛЭ.

В случае выявления инспектором структурного подразделения ОГА замечания, влияющего на безопасность полётов и требующего незамедлительных действий со стороны ОГА, инспектор незамедлительно докладывает о выявленном замечании Председателю комиссии по сертификации и представляет соответствующую информацию (материалы) для принятия решения о необходимых мерах реагирования. При возникновении дополнительных вопросов, необходимо провести работу в соответствии с «Инструкцией по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного судна Кыргызской Республик в части касающейся обеспечения координации действий инспекторского состава Органа гражданской авиациию»(SCAA-OPS-GM-12).

– Other responsibilities as outlined in the job descriptions for OPS inspectors.

In the event that a OPS inspector identifies a finding affecting flight safety that requires immediate action by the CAA, the inspector shall promptly report the finding to the Chairperson of the Certification Commission and provide the relevant information (materials) for decision-making on the necessary corrective measures.

If additional issues arise, actions shall be carried out in accordance with the “Instruction on Certification and Oversight Procedures for Aircraft Operators of the Kyrgyz Republic, in the section concerning coordination of actions by CAA inspector personnel” (SCAA-OPS-GM-12).

Приложение 1.

ОТЧЕТ по безопасности полетов и эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВС

_____

за _____20___г.

(Отчет направляется в ОГА до 05 числа месяца, следующего за отчетным месяцем. Ответы на все вопросы отчета обязательны)

Раздел 1. Летная и эксплуатационная деятельность.

1. Маршруты полетов.
2. Сведения по эксплуатируемым ВС.

Место базирования, тип ВС, регистрационный №	Маршрут и дата полета	Полный налет ч. и м.	Количество выявленных отклонений по результатам СОК	Примечание (при необходимости)
EX-00000	UCFO-UCFM/дд.мм.	122 ч. 15 м.	0	-
		Итого:	Итого:	-

3. Сведения о действующем издании (поправки) в документах, входящих в систему документации по безопасности полетов эксплуатанта. Колонки «Номер издания (поправки)» и «Дата» заполняются ежемесячно в обязательном порядке, даже если не было изменений длительное время.

Документ Системы документации по безопасности полетов	Номер Издания (поправки)	Дата	Краткое содержание	Учтено в документе эксплуатанта
РЛЭ (FCOM,QRH)				РПП, SOP
MMEL				MEL
др.				

Примечание: Предоставляются сведения о поступивших поправках в документы системы БП производителя ВС: РЛЭ (FCOM, QRH), Типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) и др. При необходимости, своевременно вносятся изменения и дополнения в документы системы БП авиакомпании: РПП и отдельные руководства и материалы, являющиеся составной частью РПП, Перечень минимального оборудования (MEL), Инструкцию по взаимодействию членов экипажа (SOP) и др, с представлением сведений о поправке в соответствующий документ системы БП авиакомпании.

4. Сведения по авиационным специалистам.

1.1. Сведения по налету и отклонениях от положений по нормированию в АПКР 6.

Специалист/количество	Средний налет часов	Количество выявленных отклонений*
Командир воздушного судна		
Второй пилот		
Кабинный экипаж/ Бортоператор		

*Ежемесячный и ежеквартальный доклад включает: отклонения от служебного, полетного времени и времени отдыха.

Примечание: Ежегодный доклад об отклонениях от положений, направляется в конце года.

4.2 Сведения о наличии полного подготовленного состава специалистов.

(указать количество и: удовл. или неудовл. (необходимость в наборе новых сотрудников)

Специалист	Количество специалистов	Количество полетов ВС
Командир воздушного судна		
Второй пилот		
Кабинный экипаж/ Бортоператор		
Сотрудник по обеспечению полетов		
Инженерно-технический персонал		

Раздел 2. Безопасность полетов.

1. Состояние безопасности полетов

- нарушение……...
- инцидент……..

2. Уровень риска авиационного события.
3. Принятые меры по предотвращению нарушений и выявленных отклонений.
4. Результаты анализа поступающих добровольных донесений и перечень выработанных рекомендаций по повышению уровня безопасности полетов.

Раздел 3. Организация подготовки и летной работы.

1. Подготовка/Переподготовка/Специальная подготовка (RVSM, PBN, CAT II/III, EDTO, CRM)/Повышение квалификации специалистов
2. Тренажерная подготовка специалистов
3. Состояние дисциплины

Эксплуатанты и ОТО – (Организация Технического Обслуживания) ежемесячно предоставляют в орган ГА доклады о мерах воздействия в соответствии с «Уставом о дисциплине работников ГА» на авиационных техников и инженеров, которые не

выполняют свои обязательства предоставленными им свидетельством авиационного техника или инженера.

4. Информация о проведенной ежемесячной технической учебе с летным и техническим составами с указанием содержания учебы, изученной документации и принятых зачетов. Эксплуатанты, которые не могут обеспечить проведение технической учебы в один день, проводят его в несколько этапов, информация о которых также указывается в настоящем отчете.

Ответственное лицо по системе управления
безопасностью полетов

ФИО
Подпись/дата

Примечание: Инспектор органа ГА КР, назначенный куратором авиакомпании ежемесячно вносит данные в компьютеризованную программу учета документов системы БП, подготовки, служебного, полетного времени и времени отдыха и ежеквартально выполняет сверку представленных данных в отчете авиакомпании, по плану-графику программы надзора куратора

Appendix 1. **Safety And Operational Performance Report** of the Aircraft Operator

_____

for the period of _____ 20___ year

(The report must be submitted to the State Civil Aviation Authority (SCAA) by the 5th day of the month following the reporting month. Answers to all questions in the report are mandatory)

Section 1. Flight and Operational Activities.

1. Flight routes.
2. Information on the operated aircraft

Base location, Aircraft type, Registration No	Route and flight date	**Total flight hours and minutes**	Number of deviations detected based on FDM results	Remarks (if necessary)
EX-00000	UCFO–UCFM / dd.mm	122 h. 15 m.	0	-

3. Information about the current edition (amendments) in the documents included in the operator's flight safety documentation system. The columns "Edition (Amendment) Number" and "Date" must be filled in monthly without fail, even if there have been no changes for an extended period.

Document of the Flight Safety Documentation System	Edition (Amendment) Number	Date	Summary	Included in the operator's document
(FCOM,QRH)				OM, SOP
MMEL				MEL
etc.				

Note: Information is provided on received amendments to the Safety Management System (SMS) documents from the aircraft manufacturer: Aircraft Flight Manual (AFM) (FCOM, QRH), Master Minimum Equipment List (MMEL), etc. If necessary, timely changes and additions are made to the airline's SMS documents: Operations Manual (OM) and its separate manuals and materials that are part of the OM, Minimum Equipment List (MEL), Standard Operating Procedures (SOP), etc., with submission of information about the amendment in the relevant SMS document of the airline.

4. Information on Aviation Specialists

4.1. Data on flight hours and deviations from the regulations on duty time limitations as per AR KR 6.

Specialist / Quantity	Average flight hours	Number of identified deviations*

Captain		
Co-pilot		
Cabin crew / Flight Operator		

*The monthly and quarterly report includes deviations from duty time, flight time, and rest time.
Note: The annual report on deviations from the provisions is submitted at the end of the year.
4.2 Information on the availability of a fully trained specialist staff. (Indicate the number and: satisfactory or unsatisfactory (need for hiring new employees))

Specialist	Number of specialists	Number of aircraft flights
Captain		
Co-pilot		
Cabin crew / Flight Operator		
Flight operations specialist		
Engineering and technical personnel		

Section 2. Flight Safety.
1. Flight safety status
- violation……...
- incident……
2. Category of risk of the aviation event.
3. Measures taken to prevent violations and identified deviations.
4. Results of the analysis of incoming voluntary reports and a list of recommendations developed to improve the category of flight safety.

Section 3. Organization of Training and Flight Operations.
1. Training/Re-training/Specialized training (RVSM, PBN, CAT II/III, EDTO, CRM)/Professional development of specialists.
2. Simulator training of specialists.
3. Discipline status.
Operators and Maintenance Organizations (MRO) monthly submit reports to the Civil Aviation Authority regarding disciplinary actions taken in accordance with the "Discipline Charter for Civil Aviation Workers" against aviation technicians and engineers who fail to fulfill their obligations under the aviation technician or engineer certificates issued to them.
4. Information on the conducted monthly technical training with flight and technical personnel, indicating the training content, studied documentation, and results of assessments. Operators unable to conduct the technical training in a single day carry it out in multiple stages, with details of these stages also included in this report.

Person Responsible for the Safety Management System (SMS)

Name,
signature/date

Note: The inspector from the Civil Aviation Authority of the Kyrgyz Republic, assigned as the airline's supervisor, monthly inputs data into the computerized system for tracking safety management documents, training, duty, flight time, and rest time, and performs a quarterly reconciliation of the airline's reported data according to the supervisor's oversight program schedule.

Приложение 2

ПОЛОЖЕНИЕ
о системе тствий стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики

1. Общие положения
2. Оценка несоответствия - уровень «1»
3. Оценка несоответствия – уровень «2»
4. Замечание, не являющееся несоответствием

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение о системе несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики (далее - "Положение") разработано в соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики, Авиационных Правил Кыргызской Республики, Конвенцией о международной гражданской авиации, стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и приложений к ней.

1.2. Классификация нарушений, установленных в настоящем Положении, является обязательной для всех эксплуатантов воздушных судов, на которых распространяется действие законодательства в сфере гражданской авиации Кыргызской Республики.

1.3. Оценка несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики производится Государственным агентством гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики на основании требований воздушного законодательства Кыргызской Республики.

1.4. Действия настоящего Положения распространяется на нарушение, несоответствие и несоблюдение стандартов, изложенных в воздушном законодательстве Кыргызской Республики, стандартам и рекомендуемой практики ИКАО выявленные инспекторами ОГА во время проведения:

- рамповых и маршрутных проверок воздушного судна;
- надзорных мероприятий за деятельностью эксплуатантов воздушного судна Кыргызской Республики.

1.5. В случае отсутствия оперативного реагирования или невыполнения корректирующих мероприятий по устранению выявленных нарушений, несоответствий и замечаний в установленные сроки настоящего положения, ОГА вправе изменить уровень несоответствия с уровня 2 до уровня 1.

2. Уровень 1

2.1. Уровень «1» устанавливается при обнаружении любого существенного несоответствия и нарушения стандартов воздушного законодательства Кыргызской Республики в области безопасности полетов, процедур и руководящих документов эксплуатанта воздушного судна, которое снижает уровень безопасности и серьезно угрожающий безопасности полетов, вследствие которых сертификат эксплуатанта или иной сертификационный документ, приостанавливается до устранения замечания.

В случае выявления несоответствий уровня 1 инспектор незамедлительно принимает соответствующие меры для обеспечения безопасности. Такие меры могут включать

ограничение деятельности эксплуатанта, а также, при необходимости, приостановление сертификата эксплуатанта, или ограничение эксплуатационных спецификаций, специальных разрешений полностью или частично. Эти меры остаются в силе до тех пор, пока эксплуатант не реализует корректирующие действия и не продемонстрирует полное соответствие установленным требованиям.

2.2. Следующие нарушения являются примерами уровня 1:

7. Следующие нарушения являются примерами уровня 1 :

а) эксплуатация ВС с просроченными агрегатами с ограниченным ресурсом (часы/циклы/ календарный срок);

б) выполнение полетов на неисправном ВС;

в) эксплуатация воздушного судна не по назначению;

г) вылет воздушного судна без необходимого и/или неисправного для полёта бортового и/или аварийно спасательного оборудования;

д) вылет воздушного судна без регистрационных/национальных опознавательных знаков или с искаженными/частично нанесенными знаками;

е) вылет воздушного судна без (CRS - Certificate of realize to service) технического обслуживания и без неоформленной судовой технической документацией;

ж) эксплуатация воздушного судна членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава, не имеющих допуск на данный тип воздушного судна;

з) эксплуатация воздушного судна членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава, не имеющих действующего Свидетельства авиационного персонала гражданской авиации Кыргызской Республики или Сертификата о признании иностранного Свидетельства;

и) эксплуатация воздушного судна членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава с просроченными сроками действия Свидетельств авиационного персонала и приложений к нему;

к) нарушение установленных норм полетного рабочего времени и времени отдыха членами летного состава экипажа;

л) нарушение правил организации, обеспечения, эксплуатации ВС и производства полетов, приведших к авиационному происшествию;

м) нарушение установленных обязательных требований по подготовке, поддержанию и повышению квалификации членов летного состава экипажа;

н) сокрытие авиационных происшествий и инцидентов, подлежащих расследованию в гражданской авиации;

о) внесение изменений в конструкцию ВС, влияющих на безопасность полетов, с нарушением установленных процедур;

п) перевозка пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, не прошедших предполетный досмотр на авиационную безопасность;

р) нарушение эксплуатационных ограничений и правил по перевозке пассажиров, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, сверхнормативная загрузка грузовой или пассажирской кабины ВС;

с) перевозка опасных грузов без специального разрешения эксплуатанта на перевозку опасных грузов (ОГ) и без разрешения ОГА на перевозку ОГ.

т) вылет воздушного судна без следующих обязательных документов либо с документами, срок действия которых истёк, отсутствуют или не утверждены:

- Сертификата эксплуатанта (копия);

- Эксплуатационных спецификаций
- Свидетельства о регистрации;
- Сертификата летной годности или с просроченным сроком его действия;
- Сертификата по шумам;
- Разрешения на бортовые радиостанции
- Бортового журнала;
- Соответствующих страховых полисов на членов экипажа, на воздушное судно, на пассажиров, на груз и ответственности перед третьими лицами;
- Руководства по летной эксплуатации воздушного судна, сверенного в соответствии с последними изменениями в данное Руководство (FCOM-Flight crew operating manual,QRH- Quick Reference Handbook, SOP- Standard Operational Procedure, FOM- Flight Operation Manual);
- Руководства по технической эксплуатации воздушного судна;
- MEL- Minimum Equipment List- (перечень минимального оборудования) и CDL- Configuration Deviation List- (перечень отклонений от конфигурации), одобренного ОГА КР;

у) отсутствие и/или несоответствие Руководства по управлению безопасностью полетов требованиям воздушного законодательства Кыргызской Республики, включая отсутствие или неполное выполнение программы по проведению анализа полетных данных и поддержания системы управления безопасности полетов эксплуатанта ВС;

ф) любые замечания, влияющие на безопасность полетов;

х) неисполнение требований в отношении предоставления обязательных сообщений в адрес ОГА.

Уровень 2

Уровень «2» - устанавливается при обнаружении любого несоблюдения и несоответствия стандартов воздушного законодательства Кыргызской Республики в области безопасности полетов, процедур и руководящих документов эксплуатанта воздушного судна, которое может снизить уровень безопасности и поставить под угрозу безопасность полетов, требующие устранения замечаний не более чем в течение 90 календарных дней.

Несоответствие уровня 2 может быть переквалифицировано в несоответствие уровня 1 в случаях, когда выявляется совокупность взаимосвязанных замечаний, указывающих на наличие системных недостатков в деятельности эксплуатанта. Такая ситуация свидетельствует о том, что элементы системы управления эксплуатанта функционируют ненадлежащим образом и не обеспечивают требуемого уровня соответствия установленным требованиям.

9. Следующие нарушения являются примерами уровня «2»:

а) эксплуатация воздушного судна членами экипажа с нарушениями ведения бортовой документации;

б) техническое обслуживание и эксплуатация воздушного судна членами экипажа с просроченными курсами повышения квалификации, тренажерной подготовки и/или квалификационных проверок;

в) невыполнение эксплуатантом нижеследующего:

– ведение личных дел и летных книжек личного состава,
– ведение графиков отдыха и отпусков личного состава, тренажерной подготовки, курсов повышения квалификации по специальности, английскому языку и правилам

полетов на международных линиях, перевозкам опасных грузов, аварийно -спасательная подготовка, допуску к полетам, включая:

- PBN - навигация, основанная на характеристиках,
- RVSM - сокращенные интервалы вертикального эшелонирования,
- TCAS - система предупреждения столкновения самолётов в воздухе, (ACAS II- бортовая система предотвращения столкновений,
- EGPWS- система предупреждения об опасной близости земли,
- Tracker - устройство для дистанционного отслеживания местоположения воздушного судна;

г) отсутствие у летного экипажа возможности наблюдать зону пассажирского салона, непосредственно прилегающую к кабине экипаж, вести связь с бортпроводниками из кабины, а также отсутствие систем сигнализации "Опасность";

д) несоответствие позиций, отраженных в Руководстве по производству полетов, фактическому положению дел у эксплуатанта:

- структурная схема летной службы;
- положение о летной службе;
- штатная численность и укомплектованность;
- должностные инструкции командно-руководящего состава, старших специалистов, инструкторов и других специалистов, входящих в летную службу
- приказы о назначении на должность лиц летного состава и ответственных за ведение контрольных экземпляров нормативных документов и РЛЭ по типам ВС;
- план основных мероприятий летной службы на месяц, год;
- план-график проверок командно-летного, инструкторского, летного составов на год;

е) отсутствие и/или не имеющего крайней ревизии Руководства по производству полетов (РПП) и/или составных частей РПП утвержденного ОГА;

ж) квалификационное и/или профессиональное несоответствие руководителей подразделений эксплуатанта:

- директора летной службы;
- технического директора;
- инспектора по безопасности полетов;
- менеджера по качеству;
- менеджера по перевозке опасных грузов на воздушном судна;
- менеджер по авиационной безопасности;
- менеджера по обеспечению полетов (Flight dispatcher);

з) Несвоевременное проведение внутренних аудитов;

и) Нарушения в ведении отчетности и записей по подготовке персонала.

4. Замечание, не являющееся несоответствием

Замечание, не являющееся несоответствием - это элемент, выявленный на основании объективных доказательств, который не является несоответствием, однако указывает на возможность улучшения.

Эксплуатанту ВС необходимо осуществлять мониторинг выявленных замечаний, не являющихся несоответствием с целью предотвращения их возможного перехода в несоответствия уровня 2 или 1. Результаты мониторинга, проводимого эксплуатантом, будут отслеживаться в рамках последующего надзора.

Данная классификация направлена на стимулирование улучшений и повышение эффективности процедур эксплуатанта без применения строгих административных мер.

По итогам надзорных мероприятий, в случае выявления замечаний, не являющихся несоответствием, ОГА включает их в предписание, направляемое эксплуатанту.

Appendix 2. Regulations on the non-conformity system to flight safety standards for civil aviation operators of the Kyrgyz Republic

1.General Provisions
2. Non-Conformity Assessment – Level «1»
3. Non-Conformity Assessment – Level «2»
4. Observation Not Constituting a Non-Conformity

1. General Provisions

1.1. This Regulation on the non-conformity system to flight safety standards for civil aviation operators of the Kyrgyz Republic (hereinafter referred to as the "Regulation") has been developed in accordance with the Air Code of the Kyrgyz Republic, the Civil Aviation Rules of the Kyrgyz Republic, the Convention on International Civil Aviation, ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs), and their appendices.

1.2. The classification of violations established in this Regulation is mandatory for all aircraft operators subject to the civil aviation legislation of the Kyrgyz Republic.

1.3. Assessment of non-conformities to flight safety standards of civil aviation operators of the Kyrgyz Republic is carried out by the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic, based on the requirements of the civil aviation legislation of the Kyrgyz Republic.

1.4. The provisions of this Regulation apply to violations, non-conformities, and non-compliance with standards set forth in the civil aviation legislation of the Kyrgyz Republic and ICAO SARPs, as identified by CAA inspectors during:

- Ramp and en-route aircraft inspections;
- Oversight activities of Kyrgyz Republic aircraft operators.

1.5. In the event of lack of timely response or failure to implement corrective actions to address identified violations, non-conformities, or findings within the established deadlines, the CAA reserves the right to escalate a Level 2 non-conformity to Level 1.

2. Level «1»

2.1. Level 1 is established when any significant non-conformity or violation of civil aviation legislation, flight safety standards, procedures, or operator documentation is identified, which reduces safety and poses a serious threat to flight operations, as a result of which the Air Operator Certificate (AOC) or other certification document may be suspended until the finding is corrected.

In the event of Level 1 non-conformities, the inspector shall immediately take appropriate measures to ensure safety. Such measures may include Restriction of operator activities, Suspension of the operator’s AOC, if necessary, Limitation of Operational Specifications (OpSpecs) or special authorizations, in whole or in part. These measures remain in effect until the operator implements corrective actions and demonstrates full compliance with the applicable requirements.

2.2. The following violations are examples of Level 1 non-conformities:

a) Operation of an aircraft with overdue life-limited components (hours/cycles/calendar time);

b) Conducting flights on an aircraft with malfunctions;

c) Operation of an aircraft not according to its intended purpose;

d) Departure of an aircraft without required and/or serviceable onboard or emergency equipment;

e) Departure of an aircraft without registration/national markings or with incorrect/incomplete markings;

f) Departure of an aircraft without a Certificate of Release to Service (CRS) or without properly completed aircraft technical documentation;

g) Operation of an aircraft by flight crew, cabin crew, or technical staff not qualified for the aircraft type;

h) Operation of an aircraft by flight crew, cabin crew, or technical staff without a valid Civil Aviation Personnel Certificate of the Kyrgyz Republic or a recognized foreign certificate;

i) Operation of an aircraft by flight crew, cabin crew, or technical staff with expired personnel certificates or associated endorsements;

k) Violation of established flight duty and rest time regulations by flight crew members;

l) Violation of rules for the organization, provision, and operation of flights, leading to an aviation accident;

m) Violation of mandatory requirements for training, qualification, and recurrent proficiency of flight crew members;

n) Concealment of aviation accidents or incidents subject to investigation in civil aviation;

o) Modifications to the aircraft structure affecting flight safety in violation of established procedures;

p) Transportation of passengers, carry-on luggage, baggage, cargo, mail, or onboard supplies without required preflight aviation security checks;

r) Violation of operational limitations and rules regarding transport of passengers, baggage, cargo, mail, or onboard supplies, including overloading of passenger or cargo compartments;

s) Transportation of dangerous goods without the operator’s authorization and without CAA approval;

t) Departure of an aircraft without the following mandatory documents, or with documents that are expired, missing, or unapproved:

Air Operator Certificate (copy);

Operational Specifications (OpSpecs);

Certificate of Registration;

Certificate of Airworthiness or expired certificate;

Noise Certificate;

Approval for onboard radios;

Aircraft logbook;

Relevant insurance policies for crew, aircraft, passengers, cargo, and third-party liability;

Flight Crew Operating Manual (FCOM), Quick Reference Handbook (QRH), Standard Operating Procedures (SOP), Flight Operations Manual (FOM), reflecting the latest updates;

Aircraft Maintenance Manual;

MEL (Minimum Equipment List) and CDL (Configuration Deviation List) approved by the CAA of the Kyrgyz Republic;

u) Absence or non-compliance of the Safety Management Manual with Kyrgyz Republic civil aviation legislation, including incomplete or missing flight data analysis and safety management system (SMS) programs;

f) Any findings affecting flight safety;

x) Failure to provide mandatory reports or notifications to the CAA.

3. Level «2»

Level 2 is established when any non-compliance or deviation from the civil aviation legislation of the Kyrgyz Republic, in the area of flight safety, procedures, or operator documentation, is identified, which may reduce safety and pose a threat to flight operations, requiring corrective actions to be completed within 90 calendar days.

A Level 2 non-conformity may be escalated to Level 1 when a combination of interrelated findings indicates systemic deficiencies in the operator's activities. Such a situation demonstrates that elements of the operator's management system are functioning improperly and do not ensure the required level of compliance with established requirements.

9. The following violations are examples of Level 2 non-conformities:

a) Operation of an aircraft by crew members with improper maintenance of onboard documentation;

b) Aircraft maintenance or operation by crew members with expired recurrent training, simulator sessions, and/or qualification checks;

c) Failure of the operator to maintain the following:

Personal files and logbooks of personnel;

Schedules for rest and leave of personnel;

Schedules for simulator training, recurrent training in specialty, English language, and international flight rules;

Dangerous goods training, emergency/rescue training, flight authorizations, including:

PBN (Performance-Based Navigation) compliance;

RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) compliance;

TCAS (Traffic Collision Avoidance System/ACAS II) compliance;

EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System);

Tracker devices for remote aircraft location monitoring.

d) Lack of capability for flight crew to observe the passenger cabin area adjacent to the cockpit, communicate with cabin crew from the cockpit, and absence of danger warning systems;

e) Non-conformity between positions reflected in the Operations Manual (OM/Flight Operations Manual) and the actual situation at the operator:

Organizational structure of the flight department;

Flight department regulations;

Staffing levels and personnel completeness;

Job descriptions of command, senior specialists, instructors, and other flight department personnel;

Orders appointing flight personnel and responsible persons for maintaining regulatory documents and OM by aircraft type;

Monthly and annual plan of key flight department activities;

Annual schedule of inspections for command-flight, instructor, and flight personnel.

f) Absence or lack of latest revision of the Operations Manual (OM) or its components approved by the CAA;

g) Qualification or professional non-compliance of the operator's department heads:

Director of Flight Operations;

Technical Director;

Flight Safety Inspector;
Quality Manager;
Dangerous Goods Manager;
Aviation Security Manager;
Flight Operations Manager (Flight Dispatcher).
h) Delayed internal audits;
i) Violations in maintaining records and reporting related to personnel training.

4. Observation Not Constituting a Non-Conformity

An observation not constituting a non-conformity is an item identified based on objective evidence that does not represent a non-conformity, but indicates a potential area for improvement.

The aircraft operator is required to monitor such observations to prevent them from potentially escalating into Level 2 or Level 1 non-conformities. The results of the operator's monitoring will be tracked as part of subsequent oversight activities.

This classification is intended to encourage improvements and enhance the effectiveness of operator procedures without applying strict administrative measures.

Following oversight activities, if observations not constituting a non-conformity are identified, the CAA will include them in the directive issued to the operator.

Приложение 3

Annex 3

ПЛАН КОРРЕКТИРУЮЩИХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ВЫЯВЛЕННЫМ НЕСООТВЕТСТВИЯМ

Информация о проведенном надзорном мероприятии: **Information on the Conducted Oversight Activity**	**Дата:** **Date:**	**Место проведение надзорного мероприятия:** **Location of the Supervisory Activity:**
Подготовлено (ответственный за подготовку ПКД): **Prepared by (person responsible for preparing the CAP):** **Согласовано (Внутреннее согласование):** **Agreed (Internal Approval)**	**Утверждено (Генеральный директор):** **Approved (General Director)**	

Категория несоответствия *Non-Conformity Category*	**Описание несоответствия** *Description of Non-Conformity*	**Анализ первопричин** *Root Cause Analysis*	**Превентивные действия** *Preventive Actions*	**Корректирующее действие** *Corrective Action*	**Сроки выполнения & ответственное лицо** *Completion Deadline and Responsible Person*

CORRECTIVE ACTION PLAN FOR IDENTIFIED NON-CONFORMITIES

Приложение 4

ОТЧЕТ ОБ УСТРАНЕНИИ ВЫЯВЛЕННЫХ НЕСООТВЕТСТВИЙ

Наименование эксплуатанта ВТ

Тип ВС, страна регистрации, регистрационный номер		
Ссылка на документ описывающий замечания и недостатки (ИП, Чек лист и т.п.)		
ОТЧЕТ О ПРОВЕРКЕ		
Выявленные замечания и недостатки	Устранение замечаний и недостатков (устранено \не устранено)	Ф.И.О. ответственного инспектора/роспись
Наименование подразделения (отдела) Орган ГА /_____		
1.		
2.		
Наименование подразделения (отдела) Орган ГА /_____		
3.		
4.		

Председатель комиссии по сертификации (уполномоченный инспектор органа ГА) Ф.И.О._____ _ Подпись_____ ДАТА «___»_____	Уполномоченный представитель эксплуатанта ВС Ф.И.О._____ _ Подпись_____ ДАТА «___»_____

Appendix 4

REPORT ON THE ELIMINATION OF IDENTIFIED NON-CONFORMITIES

Name of Air Transport Operator

Aircraft Type, State of Registration, Registration Number		
Reference to Document Describing Findings and Deficiencies (Inspection Protocol, Checklist, etc.)		
INSPECTION REPORT		
Identified Findings and Deficiencies	Correction of Findings and Deficiencies (Resolved / Not Resolved)	Full Name of Responsible Inspector / Signature
Name of the Division (Department) of the Civil Aviation Authority /_____		
1.		
2.		
Name of the Division (Department) of the Civil Aviation Authority /_____		
3.		
4.		

Chairperson of the Certification Commission (Authorized Inspector of the Civil Aviation Authority) Name: _____ Signature: _____ Date: «___»_____	Authorized Representative of the Aircraft Operator Name:_____ Signature: _____ Date: «___»_____