

„უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“

დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილისა და 8² მუხლის მე-4 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესი“.

მუხლი 2

ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის №206 ბრძანება.

მუხლი 3

ავიასაწარმო, რომელსაც გააჩნია უსაფრთხოების მართვის სისტემა, ამ წესის ძალაში შესვლიდან 3 თვის ვადაში ვალდებულია, განახორციელოს ამ სისტემის შესაბამისობის ანალიზი ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან და შეუსაბამობის დადგენის შემთხვევაში, წარმოადგინოს ანალიზის შედეგები და არაუმეტეს 12 თვეზე გაწერილი შეუსაბამობათა აღმოფხვრის გეგმა სააგენტოში შესათანხმებლად.

მუხლი 4

ბრძანება ამოქმედდეს 2022 წლის 1 აგვისტოდან.

„უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესი“

თავი I. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი მოთხოვნები

მუხლი 1. წესის მიზანი

წესის მიზანია, საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოებისთვის უსაფრთხოების მართვის სისტემის მინიმალური მოთხოვნების დადგენა.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტებები

წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისათვის, აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი** – არაუმეტეს ორი სავარძლით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა ხმელეთის ზედაპირიდან ექსპლუატაციისას არ აღემატება 600 კგ-ს, ხოლო წყლის ზედაპირიდან - 650 კგ-ს;

ბ) **კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა** - საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია მგზავრის, ტვირთის ან ფოსტის გადაზიდვის მიზნით, ანაზღაურების სანაცვლოდ;

გ) **კომპეტენცია** - უნარი, რომელიც საშუალებას აძლევს ადამიანს, განახორციელოს სხვადასხვა პროცესი ან საქმიანობა და მიაღწიოს შედეგს. კომპეტენცია წარმოადგენს ცოდნის, უნარ-ჩვევებისა და საქმისადმი მიდგომის ერთობლიობას, აგრეთვე, ცოდნისა და უნარების გამოყენების დემონსტრირებულ შესაძლებლობას;

დ) **რისკის შემცირება** - პროცესი, რომელიც მოიცავს დაცვის, პრევენციული კონტროლის ან აღდგენის ღონისძიებებს, საფრთხით გამოწვეული შედეგების სიმძიმის და/ან ალბათობის შესამცირებლად;

ე) **საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა** - დოკუმენტი, რომელიც აღწერს ავიასაწარმოს სტრუქტურას, გარე და შიდა სისტემებს, პასუხისმგებელ მხარეებსა და მათ ფუნქციებს, კომუნიკაციის პროცედურებს, უსაფრთხოების აღჭურვილობასა და ღონისძიებებს, რომლებიც უნდა გატარდეს მყისიერად საავიაციო მოვლენების მოხდენის დროს, რომელშიც ასევე მოცემულია, საქმიანობის ჩვეულ რეჟიმში დაბრუნების ღონისძიებები;

ვ) **საერთო დანიშნულების ავიაცია** – სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც გამოიყენება პირადი მიზნებისათვის;

ზ) **სასწავლო კურსი** - თეორიული ან/და პრაქტიკული გაკვეთილების ერთობლიობა, რომელიც უზრუნველყოფს მსმენელს შესაბამისი ცოდნის შექმნით, უნარ-ჩვევების გამომუშავებით და საქმისადმი მიდგომების ჩამოყალიბებით;

თ) **სასწავლო პროგრამა** – დოკუმენტი, რომელშიც აღწერილია სწავლების მიზნები, შედეგები, კრედიტები, მსმენელთა შეფასების სისტემა, სასწავლო კურსები, სწავლების მეთოდები, გაკვეთილის გეგმა, სასწავლო პროცესის ორგანიზებასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურა, იმ პერსონალის მინიმალური საკვალიფიკაციო მოთხოვნები, რომლებიც ახორციელებენ სწავლების ჩატარებას და ამ პროგრამით გათვალისწინებული სწავლებების ეფექტურობის შეფასების სისტემა;

ი) **საფრთხე** - გარემოება ან ობიექტი, რომელსაც გააჩნია საავიაციო მოვლენის გამოწვევის ან მისი ხელშეწყობის პოტენციალი;

კ) **საქმისადმი მიდგომა** - სწავლის შედეგად შექმნილი მენტალური მდგომარეობა ან განწყობა, რომელიც გავლენას ახდენს ადამიანის დამოკიდებულებაზე საგნის, მოვლენის ან სხვა პირის მიმართ;

ლ) სწავლების საჭიროების განსაზღვრა - პროცესი, რომლის საშუალებითაც ავიასაწარმო გამოავლენს პერსონალის განვითარებისა და სწავლების საჭიროებას იმისათვის, რომ მათ შეძლონ თავიანთი ფუნქციების ეფექტურად განხორციელება. იგი მოიცავს სწავლების საჭიროების სრულ ანალიზს, რომელიც საჭიროა ავიასაწარმოს სხვადასხვა დონეებზე;

მ) უნარ-ჩვევა - ამოცანის ან ქმედების შესრულების უნარი;

ნ) უსაფრთხოება - მდგომარეობა, რომელშიც საავიაციო საქმიანობასთან ან საჰაერო ხომალდის უშუალო ექსპლუატაციასთან ან ექსპლუატაციის ხელშეწყობასთან დაკავშირებული რისკები არის მართვადი და შემცირებულია უსაფრთხოების დასაშვებ დონემდე;

ო) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალი - ავიასაწარმოს პერსონალი, რომელიც ჩართულია საავიაციო საქმიანობაში და გააჩნია საავიაციო უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შეტყობინების შესაძლებლობა;

შენიშვნა: უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალი მოიცავს, მაგრამ არ შემოიფარგლება: სხ-ს ეკიპაჟის წევრ(ებ)ს, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეებს, საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების პერსონალს, საჰაერო ხომალდის დამპროექტებელ და დამამზადებელ პერსონალს, საჰაერო ხომალდის ხმელეთზე მომსახურების პერსონალს, სააეროდრომო უზრუნველყოფის პერსონალს.

პ) უსაფრთხოების ეფექტურობა - უფლებამოსილი ორგანოს ან ავიასაწარმოს მიერ მიღწეული უსაფრთხოების დონე, რომელიც განსაზღვრულია მისი უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნებითა და უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებით;

ჟ) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორი - მონაცემებზე დაფუძნებული პარამეტრი, რომელიც გამოიყენება უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგისა და შეფასებისათვის;

რ) უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზანი - უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების დაგეგმილი ან განსაზღვრული დონე მოცემული პერიოდისათვის;

ს) უსაფრთხოების კულტურა - უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ღირებულებების, მიდგომებისა და ქცევების ერთობლიობა, რომელიც საერთოა ავიასაწარმოს ნებისმიერ საფეხურზე დასაქმებული პერსონალისათვის;

ტ) უსაფრთხოების მართვის სისტემა - უსაფრთხოების მართვისადმი სისტემური მიდგომა, რომელიც მოიცავს საჭირო ორგანიზაციულ სტრუქტურას, ანგარიშვალდებულებებს, პასუხისმგებლობებს, მოთხოვნებსა და პროცედურებს;

უ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა - ავიასაწარმოს მიერ შემუშავებული გეგმა, რომელიც დეტალურად ასახავს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვისთვის გასატარებელ ღონისძიებებს, პასუხისმგებელ პირებს და შესრულების ვადებს;

ფ) უსაფრთხოების მიზანი - რაოდენობრივი ან ხარისხობრივი მაჩვენებელი, რომელიც ადგენს საფრთხის სავარაუდო ხდომილების მაქსიმალურ სიხშირეს ან ალბათობას;

შენიშვნა: უსაფრთხოების მიზნები მუშავდება ავიასაწარმოს უსაფრთხოების რისკებით და გათვალისწინებული უნდა იქნას უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების და მიზნების შემუშავების დროს.

ქ) უსაფრთხოების რისკი - საფრთხის თანმდევი მოვლენების ან შედეგების სავარაუდო ალბათობა და სიმძიმე.

ღ) ცოდნა - სპეციფიკური ინფორმაცია, რომელიც საშუალებას აძლევს ადამიანს, გამოიყენოს უნარ-ჩვევები და საქმისადმი მიდგომა და გაიხსენოს ფაქტები, ამოიცნოს კონცეფცია, პრაქტიკულად გამოიყენოს წესი, პროცედურა ან პრინციპი.

მუხლი 3. რეგულირების სფერო

წესით დადგენილი მოთხოვნები ვრცელდება შემდეგ ავიასაწარმოებზე:

ა) **სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულებაზე**, რომლის სასწავლო პროცესი დაკავშირებულია საფრენად ვარჯისი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან;

ბ) **საჰაერო ხომალდის სერტიფიცირებულ ექსპლუატანტზე**, რომელიც ახორციელებს კომერციულ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს;

გ) **საერთო დანიშნულების ავიაციის ექსპლუატანტზე**, რომელიც ახორციელებს 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან ერთი ან მეტი ტურბორეაქტიული ძრავით აღჭურვილი თვითმფრინავის ექსპლუატაციას;

დ) **უპილოტო საჰაერო ხომალდების სერტიფიცირებულ ექსპლუატანტზე**, რომელიც ახორციელებს უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას „სერტიფიცირებულ კატეგორიაში“;

ე) **საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოზე**, გარდა იმ საწარმოსი, რომელიც ახორციელებს მხოლოდ ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ტექნიკურ მომსახურებას;

ვ) **აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტზე**;

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტი, ასევე ახორციელებს სააერონავსო მომსახურებას და საჰაერო ხომალდების მიწისზედა მომსახურებას, მისი უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა მოიცავდეს აღნიშნულ მიმართულებებსაც;

ზ) **სააერონავსო მომსახურების საწარმოზე**;

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ სააერონავსო მომსახურების საწარმო, გარდა საჰაერო მოძრაობის ორგანიზებისა, ასევე ახორციელებს ჰაერსადასრის ინფორმაციით მომსახურებას, კავშირგაბმულობას, სანავიგაციო და სარადიოლოკაციო მომსახურებას, მეტეოროლოგიურ მომსახურებას ან/და სამებნ-სამაშველო მომსახურებას, მისი უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა მოიცავდეს აღნიშნულ მომსახურებებს.

თ) **საჰაერო ხომალდის, საავიაციო ძრავას ან საჰაერო ხრახნის შემმუშავებელ და დამამზადებელ საწარმოზე.**

მუხლი 4. უსაფრთხოების მართვის სისტემის კომპონენტები და ელემენტები

1. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა შეესაბამებოდეს ავიასაწარმოს ზომას, მისი საქმიანობის ხასიათსა და კომპლექსურობას, ავიასაწარმოს საქმიანობისათვის დამახასიათებელ საფრთხეებსა და თანმხლებ რისკებს.

2. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა შედგებოდეს შემდეგი კომპონენტებისგან, რომლებიც თავის მხრივ, იყოფა შემდეგ ელემენტებად:

ა) უსაფრთხოების პოლიტიკა და მიზნები:

ა.ა) ხელმძღვანელობის ვალდებულებები;

ა.ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ანგარიშვალდებულება და პასუხისმგებლობები;

ა.გ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალის დანიშვნა;

ა.დ) საგანგებო ვითარებებში მოქმედების გეგმის კოორდინირება;

ა.ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაცია.

ბ) უსაფრთხოების რისკების მართვა:

ბ.ა) საფრთხეების იდენტიფიცირება;

ბ.ბ) უსაფრთხოების რისკების შეფასებისა და შემცირება.

გ) უსაფრთხოების უზრუნველყოფა:

გ.ა) უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგს და გაზომვა;

გ.ბ) ცვლილებების მართვა;

გ.გ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესების ღონისძიებები.

დ) უსაფრთხოების საკითხებზე ცნობიერების ამაღლება:

დ.ა) პერსონალის მომზადება და სწავლება;

დ.ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გავრცელება.

3. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის მასშტაბი დგინდება ავიასაწარმოს მიერ გაწეული მომსახურების ხასიათის, ზომის და კომპლექსურობის შესწავლის შედეგად, ამ წესის №1 დანართში აღწერილი მეთოდოლოგიის საფუძველზე.

მუხლი 5. უსაფრთხოების მართვის სისტემის მოთხოვნებთან შესაბამისობის ანალიზი და დანერგვის გეგმა

1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის ინიცირებამდე, უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის მასშტაბის განსაზღვრის მიზნით, ავიასაწარმომ უნდა განახორციელოს ავიასაწარმოს სისტემური შეფასება, რომელიც, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს ავიასაწარმოს საქმიანობის დეტალურ აღწერას, უსაფრთხოების ჭრილში სერვისის მიმწოდებლებთან კომუნიკაციას და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ინტეგრირებას სხვა სისტემებთან.

2. ავიასაწარმო ვალდებულია, უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის მიზნით, განახორციელოს მოთხოვნებთან შესაბამისობის ანალიზი №2 დანართში მოცემული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ხარვეზების ანალიზის კითხვარის“ შესაბამისად.

3. მოთხოვნებთან შესაბამისობის ანალიზის შედეგებიდან გამომდინარე, ავიასაწარმო ვალდებულია, შეიმუშაოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა, რომელიც მოიცავს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის მიზნით განსაზღვრული ღონისძიებების დეტალურ აღწერას, გეგმის განხორციელებაზე პასუხისმგებელ პირებს და შესრულების თარიღებს.

4. დანერგვის გეგმის შესაბამისად, უსაფრთხოების მართვის სისტემის განსაზღვრულ დროში და დადგენილი თანმიმდევრობით დანერგვის მიზნით, ავიასაწარმომ, თავისი საქმიანობიდან გამომდინარე, უნდა გაითვალისწინოს შემდეგი ფაქტორები:

ა) შესაბამისი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

ბ) რამდენიმე სერტიფიკატის ფარგლებში ექსპლუატაცია;

გ) საწარმოში სხვა მართვის სისტემების არსებობა;

დ) რესურსების და ფინანსების არსებობა;

ე) გასატარებელ ღონისძიებებს შორის ურთიერთდამოკიდებულება (მაგ: მონაცემების ანალიზის სისტემა, უნდა დაინერგოს საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემის დანერგვის შემდეგ);

ვ) უსაფრთხოების კულტურის არსებობა.

5. დანერგვის გეგმა უნდა შემუშავდეს აღმასრულებელი და მაღალი რგოლის მენეჯმენტთან კონსულტაციების და შეთანხმების შემდეგ.
6. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის პროცესში უნდა განხორციელდეს დანერგვის გეგმის რეგულარული მონიტორინგი და საჭიროებისამებრ, განახლება.
7. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა უნდა შემუშავდეს ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად და უნდა იყოს გაწერილი არაუმეტეს 4 წლის პერიოდზე.

მუხლი 6. უსაფრთხოების მართვის სისტემის შეთანხმება

1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის პირველადი შეთანხმების დროს, ავიასაწარმო ვალდებულია, სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომ - სააგენტო) შესათანხმებლად წარუდგინოს:
 - ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელოს ბეჭდური (ორ ეგზემპლარად) და ელექტრონული ვერსია;
 - ბ) შევსებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ხარვეზების ანალიზის კითხვარი“;
 - გ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა.
2. თუ ამ მუხლის პირველ პუნქტით მოთხოვნილი დოკუმენტები ან ინფორმაცია არასრულად ან არაზუსტად ასახავს ამ წესით განსაზღვრულ მოთხოვნებს, სააგენტო უფლებამოსილია განმცხადებლისაგან მოითხოვოს დამატებითი დოკუმენტი ან წარმოდგენილი ინფორმაციის დაზუსტება.
3. უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელოს შემუშავებისას, გათვალისწინებულ უნდა იქნას ამ წესის მე-15 მუხლში მოცემული სტრუქტურა.
4. სააგენტო ითანხმებს უსაფრთხოების მართვის სისტემას არაუმეტეს 60 დღის ვადაში.
5. სააგენტოს მიერ შეთანხმებული დოკუმენტების ერთი ეგზემპლარი რჩება სააგენტოში, ხოლო მეორე - უბრუნდება ავიასაწარმოს.

მუხლი 7. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა

1. ავიასაწარმო, უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის მიზნით, ამ წესის მე-5 და მე-6 მუხლების შესაბამისად, უბრუნველყოფს, დოკუმენტაციის შემუშავებას, სააგენტოსთან შეთანხმებას და უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმით გათვალისწინებული ღონისძიებების გატარებას.
2. ავიასაწარმოში უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა მიმდინარეობს შემდეგ ეტაპებად:
 - ა) პირველი ეტაპი - ინდიკატორების ასახვა დოკუმენტებში და მათი შესაბამისობა ავიასაწარმოს კომპლექსურობასთან;
 - ბ) მეორე ეტაპი - ინდიკატორების გამოყენება და ინდიკატორების ეფექტურობა;
 - გ) მესამე ეტაპი - უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესება, საუკეთესო პრაქტიკას დანერგვა.

მუხლი 8. ცვლილებები უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაციაში

1. ავიასაწარმოს მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაციაში დაგეგმილი ნებისმიერი ცვლილება თანხმდება სააგენტოსთან.

2. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაციაში დაგეგმილი ცვლილების დროს, ავიასაწარმო ვალდებულია, ცვლილების განხორციელებამდე არაუგვიანეს 30 დღისა, სააგენტოს წარუდგინოს შემდეგი დოკუმენტაცია:

ა) წერილობითი განაცხადი, სადაც მკაფიოდ უნდა იყოს განმარტებული ცვლილების გამომწვევის მიზეზი;

ბ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის იმ დოკუმენტაციის ელექტრონული და ბეჭდური ვერსიები, სადაც შედის ცვლილება;

გ) მნიშვნელოვანი ცვლილების შემთხვევაში, დამატებით წარმოდგენილ უნდა იქნას ამ წესის №2 დანართის შესაბამისად შევსებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ხარვეზების ანალიზის კითხვარი“ და ცვლილების დანერგვის გეგმა.

დ) სხვა დამატებითი დოკუმენტაცია, რომელიც აუცილებელია აღნიშნული ცვლილების მიზანშეწონილობის გასამყარებლად (მაგალითად: ცვლილებების მართვის ან/და უსაფრთხოების შეფასების დოკუმენტი და სხვა).

3. ცვლილების იდენტიფიცირება შეცვლილ ფურცლებზე უნდა განხორციელდეს შემდეგი მოთხოვნების გათვალისწინებით:

ა) ვერტიკალური ხაზი ტექსტის ან დიაგრამის გვერდით მიუთითებს შესწორებული პუნქტის შესახებ;

ბ) არ მიეთითება გარკვეული სარედაქციო ან ტიპოგრაფიული ცვლილება;

გ) ვერტიკალური ხაზი შეუვსებელ ადგილზე ტექსტს შუა მიუთითებს წინა პუნქტის ამოდების შესახებ;

დ) შესწორების ნომერი უნდა აისახოს ფურცლის თარიღის ქვევით.

4. ავიასაწარმოს მიერ, უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელო დოკუმენტის ახალი რედაქციის შემუშავების და სააგენტოსთან შეთანხმების შემთხვევაში, სახელმძღვანელო დოკუმენტთან ერთად, ასევე წარმოდგენილი უნდა იქნეს ამ წესის №2 დანართში მოცემული შევსებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ხარვეზების ანალიზის კითხვარი“.

თავი II. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დეტალური მოთხოვნები

მუხლი 9. ხელმძღვანელობის ვალდებულებები, უსაფრთხოების პოლიტიკა

1. ავიასაწარმოს ხელმძღვანელი პირი განსაზღვრავს უსაფრთხოების პოლიტიკას, რომელიც უნდა:

ა) მოიცავდეს ავიასაწარმოს მიდგომას უსაფრთხოების მიმართ, საწარმოში უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბებასა და შენარჩუნებას ჩათვლით;

ბ) მოიცავდეს მკაფიო ჩანაწერს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დაკმაყოფილების და საუკეთესო პრაქტიკის გათვალისწინების შესახებ და უზრუნველყოფდეს, რომ უსაფრთხოება არის ყველა ხელმძღვანელი პირის უმთავრესი პასუხისმგებლობა;

გ) მოიცავდეს მკაფიო ჩანაწერს უსაფრთხოების პოლიტიკის განხორციელებისათვის საჭირო რესურსებით (ფინანსური და ადამიანური) უზრუნველყოფის თაობაზე;

დ) მოიცავდეს ჩანაწერს საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემაზე და ხელს უწყობდეს მის დანერგვას;

ე) მოიცავდეს მკაფიო ჩანაწერს იმის შესახებ, თუ რა სახის ქმედება არის მიუღებელი ავიასაწარმოსთვის და რა შემთხვევაში არ იქნება გატარებული დისციპლინარული ზომები;

ვ) იყოს ხელმოწერილი ავიასაწარმოს პასუხისმგებელი ხელმძღვანელი პირის მიერ;

შენიშვნა: აღნიშნული მოთხოვნა ვრცელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უსაფრთხოების პოლიტიკა არის ცალკე დოკუმენტი.

ზ) გავრცელდეს ავიასაწარმოში გასაცნობად;

თ) ექვემდებარებოდეს პერიოდულ გადახედვას ავიასაწარმოს საქმიანობასთან შესაბამისობის შენარჩუნების მიზნით;

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, უსაფრთხოების პოლიტიკა უნდა მოიცავდეს მხოლოდ ამონარიდს დისციპლინარული პოლიტიკიდან. ავიასაწარმო ვალდებულია, შეიმუშაოს დისციპლინარულ პოლიტიკასთან დაკავშირებული დეტალური პროცედურა.

მუხლი 10. ხელმძღვანელობის ვალდებულებები, უსაფრთხოების მიზნები

1. უსაფრთხოების პოლიტიკის გათვალისწინებით, ავიასაწარმოს ხელმძღვანელმა პირმა უნდა განსაზღვროს უსაფრთხოების მიზნები.

შენიშვნა: უსაფრთხოების მიზნები შეიძლება აისახოს უსაფრთხოების პოლიტიკაში ან ჩამოყალიბდეს განცალკევებული დოკუმენტის სახით.

2. უსაფრთხოების მიზნები უნდა:

ა) ქმნიდეს საფუძველს უსაფრთხოების მონიტორინგისა და გაზომვისათვის, ამ წესის მე-20 მუხლის შესაბამისად;

ბ) ასახავდეს ავიასაწარმოს მზადყოფნას, მუდმივად შეინარჩუნოს და გააუმჯობესოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა;

გ) იყოს გავრცელებული ავიასაწარმოში ყველა დონეზე.

დ) გადაიხედოს პერიოდულად, მათი აქტუალურობის დადგენის მიზნით;

შენიშვნა: უსაფრთხოების მიზნების დადგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9858.

3. უსაფრთხოების მიზნები უნდა იყოს ლაკონური, ასახავდეს ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პრიორიტეტებს და უკავშირდებოდეს მის ყველაზე მნიშვნელოვან უსაფრთხოების რისკებს.

მუხლი 11. უსაფრთხოების კულტურა

1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტური დანერგვის მიზნით, ავიასაწარმომ უნდა ჩამოაყალიბოს და ხელი შეუწყოს უსაფრთხოების კულტურას.

2. უსაფრთხოების კულტურა აღწერილი უნდა იყოს პროცედურებში და მოიცავდეს ხუთ ელემენტს:

ა) ინფორმირების კულტურა - ავიასაწარმო აგროვებს და აანალიზებს შესაბამის მონაცემებს და აქტიურად ავრცელებს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას;

ბ) შეტყობინების კულტურა - ისეთი გარემოს შექმნა, სადაც ადამიანები დარწმუნებულნი არიან, რომ უშიშრად შეუძლიათ შეატყობინონ საავიაციო მოვლენის შესახებ. თანამშრომლებმა უნდა იცოდნენ, რომ დაცული იქნება კონფიდენციალურობა და მათ მიერ წარმოდგენილ ინფორმაციაზე მოხდება რეაგირება, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ისინი ჩათვლიან, რომ მათ მიერ ინფორმაციის მიწოდებას არ მოაქვს სარგებელი;

გ) სწავლის კულტურა - ავიასაწარმოს შეუძლია ისწავლოს შეცდომებზე და განახორციელოს ცვლილებები. ეს ასევე უზრუნველყოფს ადამიანების მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროცესების უკეთეს გაგებას პიროვნულ დონეზე;

დ) არადამსჯელობითი კულტურა - შეცდომები და სახიფათო ქმედებები არ დაისჯება, თუ არასაკმარისი ცოდნის და მომზადების გამო დაშვებული შეცდომა იყო უნებლიე, ხოლო დაუფიქრებელი ან განზრახ სახიფათო ქმედება ან გაუმართლებელი რისკზე წასვლა ექვემდებარება დისციპლინარულ ზომებს;

ე) ადაპტირებადი კულტურა - როდესაც ავიასაწარმოს და მის პერსონალს გააჩნია ცვალებად მოთხოვნებთან ადაპტაციის უნარი.

3. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების ეფექტურობაზე ზეგავლენის განსაზღვრის მიზნით, ავიასაწარმომ რეგულარულად უნდა შეაფასოს და საჭიროებისამებრ, გააუმჯობესოს უსაფრთხოების კულტურა.

4. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს უსაფრთხოების კულტურის შეფასების მეთოდოლოგია/პროცედურა.

შენიშვნა: ავიასაწარმოს შეუძლია გამოიყენოს შეფასების მეთოდოლოგია, საერთაშორისო საავიაციო პრაქტიკიდან გამომდინარე.

5. უსაფრთხოების კულტურის შეფასებისას პერიოდულად უნდა მოწმდებოდეს:

ა) როგორ არის პერსონალი განწყობილი ავიასაწარმოს მიმართ და რამდენად მნიშვნელოვნად აღიქმება უსაფრთხოება;

ბ) ავიასაწარმოს ძლიერ და სუსტ მხარეებს;

გ) განსხვავებებს ავიასაწარმოს სხვადასხვა პროფესიულ ჯგუფებს (სუბკულტურებს) შორის; და

დ) განხორციელებული ცვლილებების შედეგებს.

6. უსაფრთხოების კულტურის შეფასება შეიძლება განხორციელდეს შემდეგი მეთოდებით:

ა) კითხვარებით;

- ბ) ჯგუფებთან გასაუბრებით;
- გ) დაკვირვებით;
- დ) დოკუმენტაციის გადახედვით/შემოწმებით.

მუხლი 12. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ანგარიშვალდებულება და პასუხისმგებლობა

1. ავიასაწარმოში უსაფრთხოების ანგარიშვალდებულებების დადგენის მიზნით, უნდა:
 - ა) განისაზღვროს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვასა და ფუნქციონირებაზე პასუხისმგებელი და ანგარიშვალდებულებული უმაღლესი ხელმძღვანელი პირი;
 - ბ) მკაფიოდ გაიმიჯნოს პერსონალის ანგარიშვალდებულებები მთელი ავიასაწარმოს მასშტაბით უსაფრთხოების სფეროში, მათ შორის, ხელმძღვანელი პირების ანგარიშვალდებულება უსაფრთხოებაზე;
 - გ) განისაზღვროს ყველა ხელმძღვანელი პირის და პერსონალის ანგარიშვალდებულებები უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის მაჩვენებლებთან დაკავშირებით;
 - დ) ასახოს დოკუმენტ(ებ)ში უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობები, ანგარიშვალდებულებები და უფლებამოსილებები ავიასაწარმოს პერსონალისათვის და გააცნოს მათ;
 - ე) განისაზღვროს ხელმძღვანელი პირები, რომლებსაც აქვთ მისაღები უსაფრთხოების რისკთან დაკავშირებული გადაწყვეტილების მიღების უფლებამოსილება.
2. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტური ფუნქციონირებისათვის, ავიასაწარმომ უნდა უზრუნველყოს საჭირო რაოდენობისა და კვალიფიკაციის მქონე პერსონალის არსებობა. ადამიანური რესურსების საჭირო რაოდენობის გამოთვლა უნდა ხორციელდებოდეს რეგულარულად, დადგენილი პერიოდულობით და საჭიროებისამებრ, საკადრო და ფუნქციური ცვლილებების განხორციელებისას.
3. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ანგარიშვალდებულებები და პასუხისმგებლობები ასახული უნდა იყოს ორგანიზაციულ სტრუქტურაში, სტრუქტურული ერთეულების პასუხისმგებლობის აღმწერ დოკუმენტაციაში და თანამდებობრივ ინსტრუქციებში.
4. ავიასაწარმომ უნდა აირიდოს პერსონალის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ფუნქციებსა და სხვა პასუხისმგებლობებს შორის ინტერესთა კონფლიქტი, რათა თავიდან იქნას არიდებული პერსონალის ქონებრივი ან სხვა ინტერესის დაპირისპირება ავიასაწარმოს ინტერესებთან.

მუხლი 13. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალი

1. ავიასაწარმოში უნდა დაინიშნოს უსაფრთხოების მენეჯერი, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება უსაფრთხოების მართვის ეფექტური სისტემის დანერგვასა და ფუნქციონირებაზე.

შენიშვნა 1: ავიასაწარმოს ზომიდან და კომპლექსურობიდან გამომდინარე, უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის პასუხისმგებლობები და ვალდებულებები შესაძლებელია გადანაწილებულ იქნას ერთ ან რამდენ პირზე, რომლებიც შეასრულებენ უსაფრთხოების მენეჯერის როლს, ისე რომ მათი ძირითადი საქმიანობა და დამატებითი მოვალეობები არ გამოიწვევს ინტერესთა კონფლიქტს;

შენიშვნა 2: მცირე ზომის და არაკომპლექსურ ავიასაწარმოში უსაფრთხოების მენეჯერის ფუნქცია/მოვალეობები შესაძლებელია შესრულებული იქნას ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის მიერ.

2. უსაფრთხოების მენეჯერს უნდა ჰქონდეს:

- ა) უსაფრთხოების/ხარისხის მართვის სისტემაში მუშაობის გამოცდილება;
- ბ) შესაბამისი ტექნიკური მიმართულების, უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ეროვნული მოთხოვნებისა და ავიასაწარმოს ფუნქციონირების სპეციფიკის ცოდნა;
- გ) გავლილი უსაფრთხოების მართვის სისტემის სათანადო სწავლება;
- დ) ანალიტიკური თვისებები და პრობლემების გადაჭრის უნარი;
- ე) პროექტის მართვის უნარი;
- ვ) ზეპირი და წერილობითი კომუნიკაციის უნარი.

3. ავიასაწარმო უსაფრთხოების მენეჯერად ნიშნავს კომპეტენტურ პირს, რომელიც პირდაპირ ექვემდებარება ანგარიშვალდებულ უმაღლეს ხელმძღვანელ პირს და მის წინაშე პასუხისმგებელია უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფუნქციონირებაზე და ავიასაწარმოს სხვა დეპარტამენტებისათვის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდებაზე.

4. უსაფრთხოების მენეჯერის ფუნქციები, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს:

- ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმის განხორციელების მართვას, პასუხისმგებელი ხელმძღვანელის სახელით;
- ბ) საფრთხის იდენტიფიცირებისა და უსაფრთხოების რისკების ანალიზის პროცესის განხორციელებას/ხელშეწყობას;
- გ) მაკორექტირებელი ქმედებების მონიტორინგს და მათი შედეგების შეფასებას;
- დ) ავიასაწარმოს მიერ უსაფრთხოების უზრუნველყოფის შესახებ პერიოდული ანგარიშების წარდგენას;
- ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის და ჩანაწერების წარმოებას;
- ვ) უსაფრთხოების კუთხით პერსონალის მომზადების დაგეგმვას და ხელშეწყობას;
- ზ) უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით მიუკერძოებელი კონსულტაციების გაწევას;
- თ) საავიაციო ინდუსტრიაში საფრთხის ფაქტორების და მათი ზეგავლენის მონიტორინგს ავიასაწარმოს იმ საქმიანობაზე, რომელიც პროდუქტის და მომსახურების მიწოდებასთან არის დაკავშირებული;
- ი) საჭიროების მიხედვით, სააგენტოსთან და სხვა სახელწიფო ორგანოებთან მოქმედების კოორდინირებას და კომუნიკაციას (პასუხისმგებელი ხელმძღვანელის სახელით) უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით.

5. უსაფრთხოების მენეჯერი უნდა იცნობდეს ავიასაწარმოს ფუნქციონირების სპეციფიკას.

6. მენეჯერის დანიშვნის დროს გათვალისწინებული უნდა იყოს ინტერესთა შესაძლო კონფლიქტი სხვა ამოცანებთან და ფუნქციებთან მიმართებაში, როგორც ავიასაწარმოს შიგნით, ასევე სხვა ავიასაწარმოში დასაქმების შემთხვევაში. ინტერესთა კონფლიქტები შეიძლება მოიცავდეს:

- ა) ინტერესთა კონფლიქტს დაფინანსებისას (მაგალითად, თუ უსაფრთხოების მენეჯერი ამავდროულად ფინანსური მენეჯერია);
- ბ) პრიორიტეტების კონფლიქტს რესურსების განაწილებისას; და

გ) ისეთ ვითარებას, როდესაც უსაფრთხოების მენეჯერი ჩართულია საექსპლუატაციო საქმიანობაში და მას შესაძლებლობა აქვს, შეაფასოს იმ საექსპლუატაციო საქმიანობაში უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა, რომელშიც იგი მონაწილეობს;

დ) ისეთი ავიასაწარმოების უსაფრთხოების მართვის სისტემაში მუშაობა, რომლებთანაც ავიასაწარმოს ურთიერთობა აქვს მომსახურების გაწევის დროს;

შენიშვნა: შესაძლებელია უსაფრთხოების მართვის სისტემის მენეჯერის ფუნქციების კომბინირება სხვა მოვალეობებთან, იმ პირობით, რომ იგი არ უნდა იყოს უშუალოდ ჩართული პროდუქტის ან მომსახურების მიწოდების პროცესში.

7. ავიასაწარმოს ზომიდან, მისი საქმიანობის ხასიათიდან და კომპლექსურობიდან გამომდინარე, უსაფრთხოების მენეჯერს შეიძლება ჰყავდეს დამხმარე პერსონალი.

შენიშვნა: დამხმარე პერსონალის კომპეტენცია, რომლებიც ჩართულნი არიან უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის და მისი მუდმივ გაუმჯობესების პროცესში, უნდა შეესაბამებოდეს ავიასაწარმოს მიერ დადგენილ საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს.

8. ავიასაწარმოს ზომიდან, მისი საქმიანობის ხასიათიდან და კომპლექსურობიდან გამომდინარე, ავიასაწარმო უფლებამოსილია შექმნას უსაფრთხოების კომიტეტი, განისაზღვროს კომიტეტის შემადგენლობა და კომიტეტის სხდომების ჩატარების წესი.

9. უსაფრთხოების კომიტეტმა უნდა განახორციელოს მონიტორინგი, სულ მცირე, შემდეგ საკითხებზე:

ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა;

ბ) უსაფრთხოების რისკის კონტროლისათვის საჭირო ღონისძიებების დროული ჩატარება;

გ) უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პოლიტიკისა და მიზნებიდან გამომდინარე;

დ) უსაფრთხოების რისკის შემცირების სტრატეგიის საერთო ეფექტურობა;

ე) უსაფრთხოების მართვის კუთხით ავიასაწარმოს მიერ განცხადებული პრიორიტეტის მხარდაჭერასა და ავიასაწარმოში უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ხელშეწყობისკენ მიმართული პროცესების ეფექტურობა.

მუხლი 14. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა

1. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმის შემუშავება უნდა უზრუნველყონ აეროდრომის ექსპლუატანტებმა, სააერონავიაციო მომსახურების საწარმოებმა და საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტებმა.

2. ავიასაწარმომ უნდა უზრუნველყოს საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმის სათანადო კოორდინაცია იმ ავიასაწარმოების საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმებთან, რომლებთანაც აქვს ურთიერთობა მომსახურების გაწევის დროს.

3. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმაში გაწერილი უნდა იყოს ყველა საგანგებო ვითარება, რომელიც პროგნოზირებული იყო უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში, ასევე, რისკის შემცირებისა და ავიაციასთან დაკავშირებული საგანგებო ვითარებების ეფექტური მართვისაკენ მიმართული პროცესები და კონტროლის ღონისძიებები.

4. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმის საერთო მიზანია, ფრენის უსაფრთხოდ გაგრძელება და უმოკლეს დროში ნორმალური ექსპლუატაციის აღდგენა. გეგმაში გაწერილი უნდა იყოს ექსპლუატაციის სტანდარტული რეჟიმიდან საგანგებო რეჟიმზე დროული და ეფექტიანი

გადასვლის პრინციპები და საგანგებო ვითარებაში მოვალეობების განაწილების და უფლებამოსილების დელეგირების წესი.

5. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა ადვილად ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ყველა შესაბამისი საკვანძო პერსონალისა და საჭიროებისამებრ, გარე მაკოორდინირებელი ორგანიზაციებისთვის.

6. საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმის ეფექტურობის დადგენის მიზნით, ავიასაწარმომ განსაზღვრული პერიოდულობით უნდა მოახდინოს მისი პრაქტიკული შემოწმება.

მუხლი 15. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაცია

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და პერიოდულად განაახლოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელო, რომელიც წარმოადგენს უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაციის ნაწილს და მოიცავს, სულ მცირე, შემდეგს:

ა) უსაფრთხოების პოლიტიკა და უსაფრთხოების მიზნები;

ბ) მითითება უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული მოქმედი ნორმატიული აქტების მოთხოვნებზე;

გ) სისტემის აღწერილობა;

დ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ანგარიშვალდებულები და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკვანძო პერსონალი;

ე) საავიაციო მოვლენათა სავალდებულო და ნებაყოფლობითი შეტყობინების სისტემის პროცესები და პროცედურები;

ვ) საფრთხის იდენტიფიცირება და უსაფრთხოების რისკის შეფასების პროცესები და პროცედურები;

ზ) უსაფრთხოების მოკვლევის პროცედურები;

თ) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების დადგენის და მონიტორინგის პროცედურები;

ი) უსაფრთხოების მართვის სისტემის მიმართულებით სწავლების პროცესები და პროცედურები;

კ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხების კომუნიკაციის პროცესები და პროცედურები;

ლ) შიდა აუდიტის პროცედურები;

მ) ცვლილებების მართვის პროცედურები;

ნ) უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის მართვის პროცედურები;

ო) საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმის კოორდინირება, თუ ასეთი რამ გამოიყენება.

2. უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელო შეიძლება იყოს როგორც ცალკეული დოკუმენტი, ასევე ავიასაწარმოს სხვა დოკუმენტების/დოკუმენტაციის შემადგენელი ნაწილი. როდესაც ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროცესი უკვე გაწერილია არსებულ დოკუმენტებში, საკმარისია გაკეთდეს ამ დოკუმენტებზე მითითება.

3. ავიასაწარმომ უნდა შექმნას ჩანაწერების სისტემა, რომელიც, სულ მცირე, მოიცავს შემდეგს:

ა) საფრთხეების რეესტრი და ანგარიშები საფრთხის/უსაფრთხოების შესახებ;

ბ) უსაფრთხოების ეფექტურობა და ამასთან დაკავშირებული დიაგრამები;

- გ) ჩანაწერები ჩატარებული უსაფრთხოების რისკის შეფასებების შესახებ;
 - დ) ჩანაწერები უსაფრთხოების მართვის სისტემის შიდა შემოწმების ან აუდიტის შესახებ;
 - ე) ჩანაწერები შიდა აუდიტის შესახებ;
 - ვ) ჩანაწერები უსაფრთხოების მართვის სისტემის/უსაფრთხოების კუთხით სწავლების შესახებ;
 - ზ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის/უსაფრთხოების კომიტეტის შეხვედრის ოქმები;
 - თ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა (პირველადი დანერგვის პერიოდისათვის); და
 - ი) ხარვეზების ანალიზები, დანერგვის გეგმის სრულყოფაში მოსაყვანად.
4. საჭიროების შემთხვევაში, ავიასაწარმომ შესაძლებელია, ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მოცემული ჩანაწერების გარდა, დამატებით დაადგინოს შემდგომი მონიტორინგისთვის მნიშვნელოვნად მიჩნეული ჩანაწერების ჩამონათვალი და მათი შენახვის ვადები.

მუხლი 16. უსაფრთხოების რისკების მართვა - საფრთხეების იდენტიფიცირება

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს მის საქმიანობასთან დაკავშირებული საფრთხეების იდენტიფიცირების პროცესები და პროცედურები, რომელიც უნდა ეყრდნობოდეს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შეგროვების რეაქციულ, პროაქტიულ და პროგნოზირების მეთოდების ერთობლიობას.
2. ავიასაწარმომ საფრთხეების იდენტიფიცირების პროცესში უნდა გამოიყენოს საფრთხის იდენტიფიცირების წყაროები, როგორც ავიასაწარმოს საქმიანობის ფარგლებში, ასევე მის გარეთ.
3. ავიასაწარმოს საქმიანობის ფარგლებში საფრთხეების იდენტიფიცირების წყაროები, ავიასაწარმოს საქმიანობიდან გამომდინარე, საჭიროებისამებრ, უნდა მოიცავდეს:
 - ა) ჩვეულებრივ ვითარებაში, ყოველდღიურ დადგენილი პროცესებით ექსპლუატაციის მონიტორინგს;
 - ბ) მონიტორინგის ავტომატიზებულ სისტემებს;
 - გ) საავიაციო მოვლენის ნებაყოფლობით და სავალდებულო შეტყობინებებს;
 - დ) შიდა აუდიტებს;
 - ე) პერსონალის სწავლების შედეგებს;
 - ვ) შიდა საავიაციო მოვლენის მოკვლევის შედეგებს.
4. ავიასაწარმოს საქმიანობის ფარგლებს გარეთ საფრთხეების იდენტიფიცირების წყაროები უნდა მოიცავდეს:
 - ა) საავიაციო მოვლენების მოკვლევის ანგარიშებს;
 - ბ) სააგენტოს მიერ გაზიარებულ საავიაციო მოვლენებთან დაკავშირებულ ინფორმაციას და ანგარიშებს;
 - გ) სააგენტოს და მესამე მხარის მიერ განხორციელებული საზედამხედველო ინსპექტირების შედეგებს.
5. ავიასაწარმოს მიერ საავიაციო მოვლენების შეტყობინების სისტემის დანერგვა და საავიაციო მოვლენათა მოკვლევა ხორციელდება საქართველოს საჰაერო კოდექსის და სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული

„საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის“ მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 17. უსაფრთხოების რისკების მართვა - რისკების შეფასება და შემცირება

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს პროცედურა, რომელიც უზრუნველყოფს იდენტიფიცირებულ საფრთხეებთან დაკავშირებული რისკების ანალიზს, შეფასებას და კონტროლს.

შენიშვნა: საავიაციო მოვლენების მოკვლევის პროცედურები უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს საჰაერო კოდექსის და სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის“ მოთხოვნებს.

2. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად შემუშავებული პროცედურა უნდა ითვალისწინებდეს რისკის შეფასების მოდელს, რომლის მეშვეობითაც გაადვილებული იქნება იმის დადგენა, თუ რომელი რისკია მისაღები, რომელი მიუღებელი და რომელი მოქმედებაა პრიორიტეტული.

3. უსაფრთხოების რისკის შეფასების შემდეგ, უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოების რისკის კონტროლის შესაბამისი ღონისძიებები, რომლის განსაზღვრაში ჩართული უნდა იყვნენ დარგობრივი სპეციალისტები და პროცესის უშუალო მონაწილეები.

4. უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ღონისძიებების შეთანხმების და დანერგვის შემდეგ, უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგი, უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ღონისძიებების შედეგიანობის უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 18. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა - უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგი და გაზომვა

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს უსაფრთხოების ეფექტურობის შეფასების და მის მიერ დანერგილი უსაფრთხოების რისკების კონტროლის ღონისძიებების ეფექტურობის შეფასების მექანიზმები.

2. ავიასაწარმომ უსაფრთხოების ეფექტურობის შეფასება უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებთან და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნებთან მიმართებაში, რომლებიც გამომდინარეობს ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მიზნებიდან.

3. ავიასაწარმომ უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებს, მიზნებს და გამაფრთხილებელ (განგაშის) დონეებს, ასევე მათ ცვლილებას, ითანხმებს სააგენტო, ამ წესის მე-6 და მე-8 მუხლების შესაბამისად.

4. უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგის და გაზომვის მიზნით, ავიასაწარმო განსაზღვრავს:

ა) უსაფრთხოების მიზნებს, რომლებიც ადგენს ავიასაწარმოს სტრატეგიულ ან სასურველ შედეგებს, მისი საქმიანობისთვის დამახასიათებელი უსაფრთხოების პრობლემური საკითხებიდან გამომდინარე;

ბ) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებს (SPIs), რომლებიც წარმოადგენენ უსაფრთხოების მიზნებთან დაკავშირებულ პარამეტრებს, რომლის საფუძველზეც ხდება მონაცემთა შეგროვება;

გ) უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნებს (SPT), რომელიც ასევე წარმოადგენენ უსაფრთხოების მიზნებთან დაკავშირებულ პარამეტრებს, რომლებიც გამოიყენება უსაფრთხოების მიზნების მიღწევის მონიტორინგისათვის.

5. უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორი მოიცავს:

ა) დაბალი ალბათობის/მაღალი სიმძიმის მოვლენებს (მაგალითად: საავიაციო შემთხვევები და სერიოზული ინციდენტები);

ბ) მაღალი ალბათობის/დაბალი სიმძიმის მოვლენებს (მაგალითად: ინციდენტი, ნაკლოვანება, საექსპლუატაციო გადაცდომა და სხვა);

გ) პროცესის ეფექტურობას (მაგალითად: სწავლება, სისტემის გაუმჯობესება).

6. უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორის განსაზღვრისას, ავიასაწარმომ უნდა:

ა) გაითვალისწინოს ავიასაწარმოში არსებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემატური საკითხები და რისკები, გაზომვისთვის გამოიყენოს შესაბამისი პარამეტრები და დაადგინოს უსაფრთხოების ისეთი ინდიკატორები, რომლებიც უზრუნველყოფს უსაფრთხოების მიზნების მიღწევას;

ბ) უზრუნველყოს საჭირო მონაცემთა ხელმისაწვდომობა;

გ) გამოიყენოს საიმედო მონაცემები;

დ) საჭიროებისამებრ, გამოიყენოს ეროვნულ ან საერთაშორისო დონეზე განსაზღვრული უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები.

7. უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების განსაზღვრის შემდეგ ავიასაწარმომ უნდა დაადგინოს უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზანი და გამაფრთხილებელი (განგაშის) დონეები. უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზანი უნდა იყოს რეალისტური, კონტექსტზე მორგებული და მიღწევადი.

8. უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები დაკავშირებული უნდა იყოს უსაფრთხოების მიზნებთან და უნდა ეფუძნებოდეს ხელმისაწვდომი მონაცემების ანალიზს.

9. ავიასაწარმომ უნდა განახორციელოს უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებისა და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნების მონიტორინგი, რათა გამოავლინოს უსაფრთხოების ეფექტურობის დადგენილი ნიშნულიდან გადახრები.

10. ავიასაწარმომ უნდა გაითვალისწინოს სააგენტოს მიერ დადგენილი შესაბამისი უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები.

მუხლი 19. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა - ცვლილებების მართვა

1. ცვლილებების მართვის უზრუნველსაყოფად, ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს იმ ცვლილებების იდენტიფიცირების პროცედურა, რომელიც გავლენას მოახდენს საავიაციო პროდუქციისა და მომსახურების მიწოდებასთან დაკავშირებულ რისკებზე და ასევე შეიმუშაოს და დანერგოს ამ ცვლილებებით გამოწვეული რისკების იდენტიფიცირებისა და მართვის პროცესი.

2. ავიასაწარმოს ცვლილებების მართვის პროცესის ინიცირება უნდა განხორციელდეს, სულ მცირე, შემდეგ შემთხვევებში:

ა) ახალი პროცედურების, ტექნოლოგიის ან მოწყობილობის გამოყენებისას;

ბ) საექსპლუატაციო გარემოს ცვლილებისას;

გ) საკვანძო პერსონალის ცვლილებისას;

დ) პერსონალის დაკომპლექტების მნიშვნელოვანი ცვლილებისას;

ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნორმატიული აქტების მოთხოვნების ცვლილებისას;

ვ) ავიასაწარმოს მნიშვნელოვანი რესტრუქტურიზაციისას;

ზ) ფიზიკური ცვლილებისას (ახალი შენობა/ნაგებობა ან ბაზა, აეროდრომის სქემის შეცვლა და სხვა).

3. ცვლილების მართვის პროცედურა უნდა ითვალისწინებს შემდეგ მოქმედებებს:

ა) ცვლილების განსაზღვრა - ცვლილების აღწერა და მისი განხორციელების დასაბუთება;

ბ) ცვლილების ზეგავლენის განსაზღვრა - იმ პირობისა და მიმართულებების დადგენა, რომლებზეც გავლენას ახდენს ცვლილება;

გ) ცვლილებასთან დაკავშირებული საფრთხის იდენტიფიცირება და უსაფრთხოების რისკის შეფასება - აღნიშნულ ეტაპზე გამოიყენება ავიასაწარმოში არსებული უსაფრთხოების რისკების მართვის პროცესი;

დ) სამოქმედო გეგმის შემუშავება - რომელშიც გარკვევით იქნება აღწერილი ცვლილების განხორციელების გზები და პასუხისმგებელი პირები, ასევე, თითოეული ამოცანის შესრულების თანამიმდევრობა და ვადები;

ე) ცვლილების დამტკიცება - ცვლილების განხორციელების გეგმას ამტკიცებს პირი, რომელსაც გააჩნია ცვლილების განხორციელების უფლებამოსილება და პასუხისმგებლობა;

ვ) ცვლილების გადამოწმება - ამ ეტაპზე მოწმდება სამოქმედო გეგმით დადგენილი ქმედებების განხორციელება და მათი ეფექტურობა.

4. ავიასაწარმომ, დაგეგმილი ცვლილების განხორციელება უნდა უზრუნველყოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ცვლილების შეფასებით გამოვლენილი რისკები იქნება მისაღები.

5. გარდა ამ მუხლში აღნიშნული მოთხოვნებისა, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმომ ცვლილებების მართვის დადგენის და განხორციელების პროცესში უნდა გაითვალისწინოს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 13 ნოემბრის N185 ბრძანებით დამტკიცებული „სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოში დაგეგმილი ცვლილებების ზედამხედველობის წესი“.

მუხლი 20. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა - უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესება

1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესების უზრუნველსაყოფად, ავიასაწარმომ უნდა განახორციელოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროცესების ეფექტურობის მონიტორინგი და შეფასება.

2. ავიასაწარმომ უნდა გამოიყენოს სხვადასხვა მეთოდები უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის დასადგენად, როგორცაა:

ა) აუდიტი - მოიცავს შიდა აუდიტებს და სხვა ორგანიზაციების მიერ ჩატარებულ აუდიტებს;

ბ) შეფასება - მოიცავს უსაფრთხოების კულტურის და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის შეფასებებს;

გ) საავიაციო შემთხვევების მონიტორინგი - უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ისეთი მოვლენების პერიოდულობის მონიტორინგი, როგორცაა, საავიაციო შემთხვევები და ინციდენტები, შეცდომების და წესების დარღვევის გამო წარმოქმნილი ვითარებების ჩათვლით.

დ) უსაფრთხოების კვლევები - მათ შორის, უსაფრთხოების კულტურის კვლევა, რომელთა საფუძველზეც მოიპოვება სასარგებლო ინფორმაცია უსაფრთხოების მართვის სისტემაში

პერსონალის ჩართულობის შესახებ. ამის საფუძველზე, ასევე, შესაძლებელია ავიასაწარმოს უსაფრთხოების კულტურის მაჩვენებლის განსაზღვრა;

ე) მენეჯმენტის განხილვა - იმის შემოწმება, თუ რამდენად მიაღწია ავიასაწარმომ დასახულ უსაფრთხოების მიზნებს და არის თუ არა უსაფრთხოების მაჩვენებლებთან დაკავშირებული ყველა ხელმისაწვდომი ინფორმაციის გაცნობის შესაძლებლობა საერთო ტენდენციების გამოვლენის მიზნით. მნიშვნელოვანია, რომ მაღალი რგოლის ხელმძღვანელობამ შეამოწმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა. ეს შეიძლება განხორციელდეს უსაფრთხოების კომიტეტის ერთ-ერთი ფუნქციის სახით.

ვ) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებისა და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნების შეფასება - შესაძლებელია, რომ შეფასება განხორციელდეს მენეჯმენტის განხილვის ნაწილის სახით. აქ განიხილება ტენდენციები და შესაბამისი მონაცემების ხელმისაწვდომობის შემთხვევაში, მაჩვენებლები შეიძლება შეჯერდეს სხვა ავიასაწარმოების მაჩვენებლებთან ან ქვეყნის/გლობალურ მონაცემებთან;

ზ) შეძენილი გამოცდილების გამოყენება - უსაფრთხოების ანგარიშგების და ავიასაწარმოს უსაფრთხოების გამოკვლევების საფუძველზე მოპოვებული ცოდნის გამოყენება. ამის შედეგად უნდა მოხდეს უსაფრთხოების უკვე არსებული დონის გაუმჯობესება.

მუხლი 21. შიდა აუდიტი

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და განხორციელოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შიდა აუდიტის პროცედურა. შიდა აუდიტი ტარდება უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობის შეფასების და იმ საკითხების გამოვლენის მიზნით, რომლებსაც ესაჭიროება გაუმჯობესება.

2. ავიასაწარმოს შიდა აუდიტის განხორციელების პროცედურა, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ა) ფუნქციები და პასუხისმგებლობები;

ბ) აუდიტორის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები და სწავლებები;

გ) ინტერესთა კონფლიქტი;

დ) აუდიტის მიმართულებები და სფეროები/სამსახურები/ქვეკონტრაქტორები;

ე) აუდიტის დაგეგმვა;

ვ) აუდიტისთვის მომზადება;

ზ) აუდიტის მიმდინარეობა;

თ) აუდიტის შედეგები;

ი) მაკორექტირებელი ქმედებების მართვა;

კ) მაკორექტირებელი ქმედებების გადამოწმება;

ლ) მენეჯმენტთან წარდგენა;

მ) აღსრულება;

ნ) აუდიტის მონაცემთა ბაზა.

3. შიდა აუდიტი ტარდება დადგენილი პერიოდულობით, სულ მცირე, 12 თვეში ერთხელ, კვალიფიციური პერსონალის მიერ. ასეთი აუდიტი, სულ მცირე, უნდა ხორციელდებოდეს შემდეგი მიმართულებით:

- ა) შესაბამისობა ნორმატიულ აქტებთან;
- ბ) შესაბამისობა პოლიტიკასთან, პროცესთან და პროცედურებთან;
- გ) უსაფრთხოების რისკის კონტროლის დონისძიების ეფექტურობა;
- დ) მაკორექტირებელი ქმედებების ეფექტურობა;
- ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა.

4. ინტერესთა კონფლიქტის გათვალისწინებით, დაუშვებელია შიდა აუდიტის ჩატარება იმ პირების მიერ, რომლებიც უშუალოდ ჩართულნი არიან შესამოწმებელ პროცესებში.

5. შიდა აუდიტების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პირი უნდა იცნობდეს ავიასაწარმოს ფუნქციონირების სპეციფიკას და გავლილი უნდა ჰქონდეს შესაბამისი სწავლება, რომელიც, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს შემდეგ საკითხებს:

- ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემა;
- ბ) აუდიტის ტექნიკა;
- გ) შესაბამისი ეროვნული კანონმდებლობა.

6. შიდა აუდიტის დაგეგმვისას, გათვალისწინებული უნდა იქნას შესამოწმებელი პროცესის ზეგავლენა ფრენის უსაფრთხოებაზე, წინა აუდიტის შედეგები, სხვადასხვა წყაროდან მიღებული უსაფრთხოების შეფასების შედეგები და უსაფრთხოების რისკის კონტროლის დანერგილი დონისძიებები.

7. ავიასაწარმო ატარებს თითოეული გამოვლენილი შეუსაბამობის გამომწვევი მიზეზების ანალიზს (Root Cause Analysis) და შეიმუშავებს მაკორექტირებელი ქმედებების გეგმას.

8. შეუსაბამობის გამომწვევი მიზეზების და მისი ხელშემწყობი ფაქტორების ანალიზის შედეგები უნდა იქნას გათვალისწინებული ავიასაწარმოს უსაფრთხოების რისკის მართვის პროცესში.

9. ავიასაწარმომ მუდმივად უნდა აწარმოოს შიდა და გარე აუდიტების შედეგების მონაცემთა ბაზა, რომელიც უნდა მოიცავდეს აუდიტის შედეგად გამოვლენილ ნაკლოვანებებს, მათ გამოსასწორებელ ან პრევენციულ ქმედებებს და შესრულების სტატუსს.

მუხლი 22. ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციები

1. ავიასაწარმო პასუხისმგებელია ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის მიერ მიწოდებული პროდუქტის ან მომსახურების უსაფრთხოებაზე, რომელსაც იგი იყენებს თავისი საქმიანობის განხორციელებისას.

შენიშვნა: ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის მიერ განხორციელებული საქმიანობა შესაძლოა მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენდეს ფრენის უსაფრთხოებაზე.

2. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა მოიცავდეს ურთიერთქმედებას ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციებთან, მიუხედავად იმისა, მოეთხოვება თუ არა მას უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა.

3. ქვეკონტრაქტორებთან ურთიერთობისას, ავიასაწარმომ უნდა უზრუნველყოს შემდეგი მინიმალური მოთხოვნების დაკმაყოფილება:

- ა) მომსახურების მიწოდების თაობაზე ნებისმიერი შეთანხმება, რომელიც ზეგავლენას ახდენს უსაფრთხოებაზე, გაფორმებული უნდა იყოს წერილობით;

- ბ) ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციას უნდა გააჩნდეს მასზე გადაცემული მომსახურების გაწევის შესაბამისი კვალიფიკაცია, უფლებამოსილება და მისი დამადასტურებელი დოკუმენტები;
 - გ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაცია უნდა იცნობდეს ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა და მისი პასუხისმგებლობები ამ სისტემის ფარგლებში;
 - დ) ავიასაწარმომ ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის შესაბამის პერსონალს, საჭიროებისამებრ, უნდა ჩაუტაროს შესაბამისი სწავლება უსაფრთხოების მართვის სისტემის მიმართულებით;
 - ე) ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციას უნდა ჰყავდეს სათანადო კომპეტენციის მქონე პერსონალი.
4. ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციასთან გაფორმებული ხელშეკრულება/შეთანხმება უნდა არეგულირებდეს ავიასაწარმოს მიერ ქვეკონტრაქტორზე ზედამხედველობის საკითხებს, სულ მცირე, შემდეგი მოცულობით:
- ა) ზედამხედველობის პერიოდულობას და გრაფიკს;
 - ბ) შესამოწმებელ სტანდარტებს და/ან მოთხოვნებს;
 - გ) საავიაციო მოვლენების შეტყობინების სქემას, პროცედურებს და საავიაციო მოკვლევის საკითხებს;
 - დ) ხელშემკვრელი მხარეების ვალდებულებებს მომსახურების გაწევის უფლებამოსილების დაკარგვის ან შეზღუდვის შემთხვევაში.

მუხლი 23. უსაფრთხოების საკითხებზე ცნობიერების ამაღლება - პერსონალის მომზადება და სწავლება

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს უსაფრთხოების სასწავლო პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს პერსონალის მომზადებას და კომპეტენციის ამაღლებას მათ მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად.
2. უსაფრთხოების სასწავლო პროგრამის შინაარსი და მოცულობა უნდა შეესაბამებოდეს თითოეული დასაქმებულის ფუნქციური დატვირთვის მოცულობას უსაფრთხოების მართვის სისტემაში.
3. სასწავლო პროგრამა მორგებული უნდა იყოს ცალკეული პირების საჭიროებებთან და მათ როლთან უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში.
4. ავიასაწარმოს პერსონალის სათანადო კვალიფიკაციის მისაღებად, ავიასაწარმოს სასწავლო პროგრამა უნდა მოიცავდეს პირველად და პერიოდულ სწავლებას.
5. პირველადი სწავლების პროგრამა, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს შემდეგ თემებს:
 - ა) ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პოლიტიკას და უსაფრთხოების მიზნებს;
 - ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ფუნქციებს და ვალდებულებებს;
 - გ) უსაფრთხოების რისკების მართვის საფუძვლებს;
 - დ) საავიაციო მოვლენების შეტყობინების სისტემას;
 - ე) ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროცესებს და პროცედურებს;
 - ვ) ადამიანურ ფაქტორს.
6. პერიოდული სწავლება ფოკუსირებული უნდა იყოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პოლიტიკის, პროცესების და პროცედურების ცვლილებებზე და აქცენტს აკეთებდეს

უსაფრთხოების ყველა იმ კონკრეტულ საკითხზე, რომელიც ავიასაწარმოსთან ან შექმნილ გამოცდილებასთანაა დაკავშირებული.

7. სასწავლო პროგრამაში განსაზღვრული უნდა იყოს სწავლების შინაარსი ახალი თანამშრომლისთვის, მენეჯერებისა და პასუხისმგებელი ხელმძღვანელებისათვის, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალისათვის, უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყოველდღიურ ფუნქციონირებაში ჩართული პირებისთვის.

8. მენეჯერებისა და პასუხისმგებელი ხელმძღვანელების სწავლება, უნდა მოიცავდეს შემდეგ თემებს:

ა) სპეციფიური გაცნობითი კურსი ახლად დანიშნული პასუხისმგებელი ხელმძღვანელებისათვის და თანამდებობის პირთათვის, მათ მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის კუთხით ანგარიშვალდებულებებისა და პასუხისმგებლობის სფეროს გასაცნობად;

ბ) ავიასაწარმოში უსაფრთხოების კუთხით დადგენილ და ეროვნულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის მნიშვნელობა;

გ) ხელმძღვანელობის ვალდებულებები;

დ) რესურსების განაწილება;

ე) უსაფრთხოების პოლიტიკის და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფუნქციონირების ხელშეწყობა;

ვ) უსაფრთხოების პოზიტიური კულტურის პოპულარიზაცია;

ზ) ავიასაწარმოს სტრუქტურულ ერთეულებს შორის უსაფრთხოების კუთხით ეფექტური კომუნიკაცია;

თ) უსაფრთხოების მიზნები, უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები და მიზნები;

ი) დისციპლინარული პოლიტიკა.

9. ავიასაწარმომ უნდა განახორციელოს სწავლების ჩატარების საჭიროების ანალიზი (Training needs analysis), რომელიც შედგება შემდეგი საფეხურებისაგან:

ა) ავიასაწარმოს პერსონალის სწავლების სამიზნე ჯგუფების განსაზღვრა უსაფრთხოების მართვის სისტემაში მათი როლის შესაბამისად;

ბ) იმ ცოდნისა და პროფესიული დონის განსაზღვრა, რომელიც საჭიროა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ყოველი მოვალეობის შესასრულებლად და მოეთხოვება პერსონალის თითოეულ ჯგუფს;

გ) ანალიზის ჩატარება პერსონალის არსებული უნარების, ცოდნის და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოვალეობების ეფექტური განხორციელებისათვის, საჭირო უნარებსა და ცოდნას შორის სხვაობის დასადგენად;

დ) თითოეული ჯგუფისათვის უნარებისა და ცოდნის შექმნისადმი მიდგომის შემუშავება ისეთი სასწავლო პროგრამის შედგენის მიზნით, რომელიც მორგებული იქნება უსაფრთხოების მართვაში ჩართულ თითოეულ პირს ან ჯგუფზე. სასწავლო პროგრამაში ასევე გასათვალისწინებელია პერსონალის მიმდინარე ცოდნა უსაფრთხოების კუთხით და პროფესიული დონის ამალღების აუცილებლობა, რომელიც, როგორც წესი, ხორციელდება პერიოდული სწავლების მეშვეობით.

10. ავიასაწარმო ვალდებულია, შეიმუშაოს პროცედურა, რომელიც აღწერს სწავლების განმახორციელებელი პერსონალის პირველადი კომპეტენციის შეფასების და მათი შემდგომი კვალიფიკაციის შენარჩუნების პროცესს.

11. ავიასაწარმოს პერსონალის სათანადო კვალიფიკაციის შესანარჩუნებლად, ავიასაწარმო ვალდებულია, აწარმოოს პერსონალის სწავლების გეგმა.

12. პერსონალის სწავლების წლიური გეგმა უნდა მოიცავდეს:

ა) იმ პერსონალის (თანამდებობების) და ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციების ჩამონათვალს, ვისაც ესაჭიროება სწავლება;

ბ) სასწავლო კურსის ტიპს;

გ) სწავლების პერიოდს და ხანგრძლივობას.

13. ავიასაწარმო ვალდებულია, აწარმოოს პერსონალის სწავლების რეესტრი, რომელშიც, სულ მცირე, ასახული უნდა იყოს პერსონალის სახელი და გვარი, ყველა გავლილი სწავლების დასახელება, სწავლების ჩატარების თარიღი და შეფასება.

მუხლი 24. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გავრცელება

1. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გასავრცელებლად, ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს შესაბამისი ღონისძიებები, რომელიც უზრუნველყოფს:

ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემის გაცნობას ავიასაწარმოს პერსონალისათვის, დაკავებული თანამდებობის შესაბამისად;

ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კრიტიკული ინფორმაციის გავრცელებას;

გ) უსაფრთხოების კონკრეტული ღონისძიებების გატარების მიზეზის განმარტებას;

დ) უსაფრთხოების პროცედურების შემუშავების ან ცვლილების მიზეზის განმარტებას.

2. ავიასაწარმო ადგენს პროცედურას, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა შესაბამისი პერსონალის ინფორმირებას ავიასაწარმოს მიერ დასახული უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული მიზნების და პროცედურების შესახებ.

3. ავიასაწარმო, უსაფრთხოების კომუნიკაციის ეფექტურობის შეფასებისას, ამოწმებს, მიიღო თუ არა პერსონალმა და გასაგები იყო თუ არა მათთვის ავიასაწარმოში გავრცელებული უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კრიტიკული ინფორმაცია.

4. უსაფრთხოების ხელშეწყობის საქმიანობა უნდა ხორციელდებოდეს უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფუნქციონირების მთელი პერიოდის განმავლობაში.

დანართი №1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) მასშტაბი

ერთი და იგივე უსაფრთხოების მართვის სისტემა ვერ იქნება ეფექტურად მორგებული ყველა ავიასაწარმოსთვის. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა იყოს ავიასაწარმოს ზომის და მის მიერ მიწოდებული საავიაციო პროდუქტის/მომსახურების კომპლექსურობის თანაზომიერი. თითოეული ავიასაწარმო უნიკალურია მისი საქმიანობისა და მასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების რისკების თვალსაზრისით, ამიტომ უსაფრთხოების მართვის სისტემა მორგებული უნდა იყოს ავიასაწარმოს საჭიროებებზე.

ავიასაწარმოს ზომის მიუხედავად, უსაფრთხოების მართვის სისტემის მასშტაბი დამოკიდებულია ასევე ავიასაწარმოს საქმიანობისათვის დამახასიათებელ უსაფრთხოების რისკებზე. მცირე ავიასაწარმოც კი, შეიძლება ეწეოდეს ისეთ საქმიანობას, რომელიც, შესაძლოა, უსაფრთხოებისათვის მნიშვნელოვან რისკებს ატარებდეს. ამიტომ, უსაფრთხოების მართვის ღონისძიებები თანაზომიერი უნდა იყოს უსაფრთხოების იმ რისკთან, რომლებიც არსებობს აღნიშნულ ავიასაწარმოში.

ავიასაწარმოს ზომის, ხასიათის და კომპლექსურობის კონცეფცია მის საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკის მიხედვით



სურათი ასახავს განხორციელებულ საქმიანობასთან დაკავშირებული საფრთხეებისა და შესაბამისი რისკების ურთიერთდამოკიდებულებას მთლიანობაში, ავიასაწარმოს კონტექსტის (საქმიანობის და სისტემის ხასიათი), მისი ზომისა და ფიზიკური გარემოს ჭრილში.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია სამი სხვადასხვა ტიპის ექსპლუატაციის მაგალითი, რომელთა მასშტაბი (ზომა) გამოხატულია სრულ განაკვეთზე მომუშავე თანამშრომლების რაოდენობის მიხედვით (FTE). კომპლექსურობის მაჩვენებლის სვეტში მუქი შრიფტით გამოყოფილია რისკის გამომწვევი ფაქტორი თითოეული მაგალითისთვის (საერთო დანიშნულების ავიაცია - ახალი ექსპლუატანტი, საერთაშორისო ავიაგადაზიდვები - სხვადასხვა ტიპის საჰაერო ხომალდები, შვეულმფრენით სასწრაფო სამედიცინო დახმარება - დაშორებული ლოკაციები). გამოცდილების გაზრდასთან, სხვადასხვა ტიპის საჰაერო ხომალდების მართვასა და დაშორებულ ლოკაციებში ფრენის განხორციელების პარალელურად, რისკის დონეც იცვლება. იმავე ავიასაწარმოში ამ ფაქტორების ცვლილებებისას (ახალი საჰაერო ხომალდი, დეპარტამენტების გაერთიანება, სხვა ტიპის შვეულმფრენის დამატება), შესაძლოა, განსხვავებული ტიპის რისკები წარმოიქმნას. მნიშვნელოვანია ამ ურთიერთქმედების გაცნობიერება, რადგან ისინი უსაფრთხოების მართვის სისტემისადმი რისკზე დაფუძნებული მიდგომისათვის ფუნდამენტურია.

ექსპლუატაციის და სისტემების ხასიათი	ავიასაწარმოს ზომა	კომპლექსურობის მაჩვენებელი
ექსპლუატაცია დანიშნულების სფეროში	საერთო ავიაციის	< 20 FTE
ექსპლუატაცია ავიაგადაზიდვების სფეროში	საერთაშორისო	რამდენიმე ასეული
შვეულმფრენით სამედიცინო დახმარება (HEMS)	სასწრაფო	< 20 FTE

შენიშვნა: მიუხედავად იმისა, რომ ავიასაწარმოს ზომა შეიძლება იყოს ამოსავალი წერტილი, მის მიერ განხორციელებული საქმიანობის ხასიათი და კომპლექსურობა, ასევე საწარმოში დანერგილი სისტემები (მაგ, უსაფრთხოების ანგარიშგების სისტემა, მორიგეობის/ცვლების სისტემა და ა.შ.) თანაბრად გასათვალისწინებელია ავიასაწარმოს საექსპლუატაციო უსაფრთხოების რისკებისა და ავიასაწარმოს საერთო კომპლექსურობის შეფასებისას.

გამოწვევები მცირე ზომის ავიასაწარმოებისთვის

მცირე ავიასაწარმოების საქმიანობიდან გამომდინარე, გენერირებული მონაცემების მცირე მოცულობის გამო, უფრო რთული შეიძლება იყოს უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კუთხით ტენდენციების ან ცვლილებების იდენტიფიცირება. უფრო მიზანშეწონილი შეიძლება იყოს შესაბამის ექსპერტებთან შეხვედრების მოწყობა უსაფრთხოების საკითხების წამოსაჭრელად და განსახილველად. ეს შეიძლება იყოს უფრო ხარისხობრივი, ვიდრე რაოდენობრივი მიდგომა, მაგრამ იგი ავიასაწარმოს დაეხმარება საფრთხეების და რისკების იდენტიფიცირებაში. სხვა ორგანიზაციებთან/ავიასაწარმოებთან, მომხმარებელთა ჯგუფებსა ან ინდუსტრიულ ასოციაციებთან თანამშრომლობა შეიძლება იყოს სასარგებლო, რადგან მათ შეიძლება ჰქონდეთ ისეთი მონაცემები, რომლებიც ავიასაწარმოს არ გააჩნია. ეს შეიძლება იყოს, მაგალითად, ინფორმაცია უსაფრთხოების რისკების და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კუთხით განსაზღვრული ტენდენციების შესახებ. კიდევ ერთი სასარგებლო წყაროა სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული უსაფრთხოების ანგარიშები. ავიასაწარმოებმა სათანადოდ უნდა გააანალიზონ და დაამუშაონ თავიანთი შიდა მონაცემები, მიუხედავად იმისა, რომ მათი რაოდენობა შეიძლება იყოს შეზღუდული.

ავიასაწარმოს ზომა

ავიასაწარმომ საკუთარი საქმიანობა თავდაპირველად უნდა მიიჩნიოს, როგორც კომპლექსური, თუ სერტიფიცირებულ საქმიანობაში ჩართული სრულ განაკვეთზე მომუშავე თანამშრომლების რაოდენობა (FTE) 20-ზე მეტია. 20-ზე ნაკლები FTE-ს მქონე ავიასაწარმოებს, ასევე შეუძლიათ საკუთარი საქმიანობა კომპლექსურად მიიჩნიონ მათი საქმიანობისათვის დამახასიათებელ საფრთხეებსა და თანმხლებ რისკებთან შეფარდებით ექსპლუატაციის ზომის, ხასიათის და კომპლექსურობის ერთობლივი შეფასების შემდეგ.

ექსპლუატაციის და სისტემების ხასიათი

ექსპლუატაციისათვის დამახასიათებელი საფრთხეები და თანმხლები რისკები უნდა განიხილებოდეს საქმიანობის და ფიზიკური გარემოს კონტექსტის მიხედვით.

ზოგიერთი მაგალითია:

ნაკლები რისკი	მეტი რისკი
ვიზუალური ფრენები დღისით	ერთდღეშიანი ძრავით სახელსაწყო ფრენა შვეულმფრენით სასწრაფო სამედიცინო დახმარება (HEMS) ლამის ხედვის სისტემის გამოყენება (NVIS) სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა (EDTO); მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN)
ადგილობრივი სცენარი	ჩართული ფრენები რთული რელიეფის თავზე (ზღვის ან მთების თავზე ან შორ მანძილზე, სხვა)
სასოფლო-სამეურნეო ხომალდები, რომლებიც ნივთიერებებს დაბლობი თავზე	საჰაეროსასოფლო-სამეურნეო საჰაერო ხომალდები, რომლებიც აფრქვევენაფრქვევენ ნივთიერებებს კლდოვანი ან უსწორმასწორო რელიეფისრელიეფის თავზე
ტვირთის გადაზიდვა	სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა
მენეჯმენტის ან/და შესაბამისი კომპეტენტურობის მაღალი დონე	პერსონალისმენეჯმენტის ან/და პერსონალის შესაბამისი დაგამოცდილებისა და კომპეტენტურობის დაბალი დონე
თანაბრად განაწილებული დატვირთვა	სამუშაოპიკური სეზონური სამუშაო დატვირთვა
დღის ცვლაში მუშაობა	მორიგეობები, ღამის ცვლებში მუშაობის ჩათვლით
მრავალპილოტიანი ეკიპაჟი	ერთი პილოტი

ექსპლუატაციის და სისტემების კომპლექსურობა

კომპლექსურობის განსაზღვრისას, ავიასაწარმომ უნდა გაითვალისწინოს თავისი სერტიფიკატის მიხედვით შესასრულებელი საქმიანობის სფერო და სისტემები, რომლებიც ეხმარება მას საქმიანობის განხორციელებაში. ავიასაწარმოს ისეთი საქმიანობის მაგალითები, რომელთა საფუძველზეც შესაძლებელია საქმიანობისათვის კომპლექსური ხასიათის მიკუთვნება FTE-ების რაოდენობის მიუხედავად, შემდეგია:

ნაკლები რისკი	მეტი რისკი
ერთი ტიპის ფლოტი	შერეული ფლოტი: ფიქსირებული/მზრუნავი ფრთა სხვადასხვა ტიპის სერტიფიკატის მფლობელები/მოდელები განსხვავებული კონფიგურაციები
მარტივი კონსტრუქციის მქონე საჰაეროთვლი სისტემების და კონსტრუქციის მქონე ხომალდი/მოწყობილობა (მაგ.,საჰაერო ხომალდი/მოწყობილობა (მაგ., ჰერმეტიკული არაჰერმეტიკული საჰაერო ხომალდი მარტივისაჰაერო ხომალდი სხვადასხვა სისტემებით)	ჰიდრაულიკური/ჰნევემატური/ელექტრო სისტემებით)
ადგილობრივი ფრენები	საერთაშორისო ფრენები
ერთი საექსპლუატაციო ბაზა	მრავალი საექსპლუატაციო ბაზა
შიდა მომსახურება	სხვადასხვა მესამე მხარეების მიერ გაწეული მომსახურება
ანგარიშგება ბეჭდური ფორმით ავიასაწარმოს შემთხვევაში	მცირეანგარიშგება ბეჭდური ფორმით მსხვილი ავიასაწარმოს შემთხვევაში

ცალკეული ავიასაწარმოს საჭიროებაზე მორგებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის საჭიროება ნიშნავს, რომ აუცილებელია მოქნილობა. შესაბამისად, ეს დანართი მოიცავს ეფექტური უსაფრთხოების მართვის სისტემისათვის საჭირო ელემენტებს, მაგრამ მასში არ არის გაწერილი, თუ როგორ უნდა იქნას ავიასაწარმოს მიერ ადაპტირებული თითოეული ეს ელემენტი.

უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავების, დანერგვის და ფუნქციონირების ყველა ეტაპზე, ავიასაწარმომმა საკუთარ თავს უნდა დაუსვან შემდეგი კითხვები:

- უსაფრთხოების მართვის სისტემა შეესაბამება თუ არა ავიასაწარმოს ზომას და ექსპლუატაციის ხასიათსა და კომპლექსურობას?
- არის თუ არა იგი აქტუალური და გამოსადეგი?
- ფუნქციონირებს ან გამოიყენება თუ არა?
- არის ის ეფექტური და უზრუნველყოფს დასახული შედეგების მიღებას?

უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავება და დანერგვა არის საექსპლუატაციო მთლიანობის გაუმჯობესების მამოძრავებელი პროცესის ნაწილი. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ამოქმედებისთანავე, აუცილებელია მისი უწყვეტი გაუმჯობესების პროგრამის შემუშავება, რათა უზრუნველყოფილი იქნას უსაფრთხოებისადმი მუდმივი მისწრაფება.

ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შეფასება და მისი მასშტაბი

ყოველი ავიასაწარმო განსხვავებულია. უსაფრთხოების მართვის სისტემები განკუთვნილია ავიასაწარმოს სპეციფიკური საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყველა კომპონენტი და ელემენტი ურთიერთდაკავშირებულია, ურთიერთდამოკიდებულია და ეფექტური ფუნქციონირებისთვის აუცილებელია. სისტემა განკუთვნილია ზედმეტი დატვირთვის გარეშე თითოეული ავიასაწარმოსთვის სასურველი შედეგების მისაღწევად. კარგად დანერგული უსაფრთხოების მართვის სისტემები ემსახურება ავიასაწარმოში არსებული სისტემებისა და პროცესების დახვეწასა და გაფართოებას.

უსაფრთხოების ეფექტური მართვა მიიღწევა გააზრებული დაგეგმვისა და დანერგვის გზით, რაც უზრუნველყოფს თითოეული მოთხოვნის დაკმაყოფილებას ისეთი ხერხებით, რომლებიც ავიასაწარმოს კულტურასა და საექსპლუატაციო გარემოზეა მორგებული.

ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შეფასებისას, სააგენტო ითვალისწინებს მის მასშტაბს (ზომას). სააგენტომ შეიმუშავა უსაფრთხოების მართვის სისტემის შეფასების ინსტრუმენტი, რომელიც დაეხმარება იმის განსაზღვრაში, თუ როგორ შეაფასოს, განავითაროს და დანერგოს ეფექტური უსაფრთხოების მართვის სისტემის ის სხვადასხვა ელემენტები, რომელიც ავიასაწარმოსთვის თანაზომიერია. ეს ინსტრუმენტი შეიცავს იმის მითითებებს, თუ პირველადი დანერგვისა და სერტიფიცირების დროს, როგორ უნდა განხორციელდეს ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის ისეთ სისტემასთან დაკავშირებული პროცესებისა და სისტემების შეფასება, რომელიც ავიასაწარმოს ზომის, ხასიათისა და კომპლექსურობის და, ასევე, ავიასაწარმოს საქმიანობისათვის დამახასიათებელი საფრთხეებისა და თანმხლები რისკების თანაზომიერია.

ინსტრუმენტი იყოფა ელემენტებად, ხოლო თითოეული ელემენტი, შემდგომში, იყოფა ქვეელემენტებად იმისათვის, რომ ავიასაწარმოს და სააგენტოს მეტი დეტალური ინფორმაცია ჰქონდეთ სისტემის შეფასების პროცესში. გამოყენებული იქნება იმდენი ქვეელემენტი, რამდენიც საჭიროა ავიასაწარმოს მასშტაბიდან გამომდინარე.

მცირე, ნაკლებად კომპლექსურ ავიასაწარმოებს, რომელთა საქმიანობა ხასიათდება ნაკლები თანდაყოლილი საფრთხეებით და უფრო დაბალი თანმხლები რისკებით, შესაძლოა, დასჭირდეთ მხოლოდ იმის დემონსტრირება, თუ როგორ არის დაკმაყოფილებული ავიასაწარმოში თითოეულ ელემენტთან მიმართებით დადგენილი მოთხოვნები.

მსხვილ, უფრო კომპლექსურ ან იმ ავიასაწარმოებს, რომელთა საქმიანობა ხასიათდება უფრო მეტი თანდაყოლილი საფრთხეებით და უფრო მაღალი თანმხლები რისკებით, სავარაუდოდ, მოუწევთ უფრო მეტი ქვეელემენტების გათვალისწინება, იმის მიხედვით, თუ როგორ განავითარებს ავიასაწარმო საკუთარი უსაფრთხოების მართვის პროცესებს.

დანართი №2. უსაფრთხოების მართვის სისტემის ხარვეზების ანალიზის კითხვარი

No	ხარვეზის ანალიზის კითხვა	პასუხი	დანერგვის სტატუსი
კომპონენტი 1 - უსაფრთხოების პოლიტიკა და მიზნები			
ელემენტი 1.1 - ხელმძღვანელობის ვალდებულებები			
1.1-1	შემუშავებულია თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა? მუხლი 9 პ. 1.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-2	ასახავს თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ავიასაწარმოს მიდგომას უსაფრთხოების მიმართ, საწარმოში უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბებასა და შენარჩუნებას ჩათვლით. მუხლი 9 პ. 1 ა.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-3	მოიცავს თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ჩანაწერს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დაკმაყოფილების და საუკეთესო პრაქტიკის გათვალისწინების შესახებ? მუხლი 9 პ. 1 ბ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-4	მოიცავს თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ჩანაწერს, რომ უსაფრთხოება არის ყველა ხელმძღვანელი პირის უმთავრესი პასუხისმგებლობა? მუხლი 9 პ. 1 ბ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-5	მოიცავს თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ჩანაწერს, უსაფრთხოების პოლიტიკის განხორციელებისათვის საჭირო რესურსებით (ფინანსური და ადამიანური) უზრუნველყოფის თაობაზე? მუხლი 9 პ. 1 გ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-6	მოიცავს თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ჩანაწერს, სავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემაზე და მის დანერგვაზე? მუხლი 9 პ. 1 დ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-7	მოიცავს თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ჩანაწერს იმის შესახებ, თუ რა სახის ქმედება არის მიუღებელი ავიასაწარმოსათვის და რა შემთხვევაში არ იქნება გატარებული დისციპლინარული ზომები? მუხლი 9 პ. 1 ე.	დიახ არა ნაწილობრივ	

1.1-8	<p>არის თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ხელმოწერილი პასუხისმგებელი ადმინისტრაციის მიერ?</p> <p>მუხლი 9 პ. 1 ვ.</p> <p><i>შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ უსაფრთხოების პოლიტიკა არის ცალკე დოკუმენტი, ის უნდა იყოს ხელმოწერილი, სხვა შემთხვევაში, ის წარმოადგენს იმ დოკუმენტის ნაწილს, სადაც არის ასახული და არ საჭიროებს ხელმოწერას.</i></p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-9	<p>აღწერილია თუ არა დამტკიცებული უსაფრთხოების პოლიტიკის გავრცელების/გაცნობის პროცედურა.</p> <p>მუხლი 9 პ. 1 ზ.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-10	<p>აღწერილია თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკის პერიოდულად განახლების პროცედურა, რათა პოლიტიკა დარჩეს ავთენტური და აქტუალური გამოსადეგი?</p> <p>მუხლი 9 პ. 1 თ.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-11	<p>აღწერილია თუ არა დისციპლინარული პოლიტიკასთან დაკავშირებული დეტალური პროცედურა?</p> <p>მუხლი 9 პ. 1 ე და პ. 2.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-12	<p>შეესაბამება თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ავთენტური ზომის, ხასიათისა და კომპლექსურობის?</p> <p>მუხლი 4 პ. 1</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-13	<p>ავთენტურია თუ არა უსაფრთხოების მიზნები?</p> <p>მუხლი 10 პ. 1.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-14	<p>გამოიყენება თუ არა უსაფრთხოების მიზნების უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგისა და გაზომვის პროცესში?</p> <p>მუხლი 10 პ. 2 ა.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.1-15	<p>უსაფრთხოების მიზნები მიმართულია თუ არა უსაფრთხოების შენარჩუნებაზე და მის მუდმივ გაუმჯობესებაზე?</p> <p>მუხლი 10 პ. 2 ბ.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	

1.1-16	აღწერილია თუ არა უსაფრთხოების მიზნების ყველა საფეხურზე გავრცელების/გაცნობის პროცედურა? მუხლი 10 პ. 2 გ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-17	შემუშავებულია თუ არა უსაფრთხოების მიზნების პერიოდული გადახედვის პროცედურა, მათი აქტუალურობის დადგენის მიზნით? მუხლი 10 პ. 2 დ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-18	უსაფრთხოების მიზნები არის თუ არა ლაკონური, ასახავს თუ არა ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პრიორიტეტებს და უკავშირდება თუ არა ავიასაწარმოს მნიშვნელოვან უსაფრთხოების რისკებს? მუხლი 10 პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-19	უსაფრთხოების მიზნები არის თუ არა ლაკონური, ასახავს თუ არა ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პრიორიტეტებს და უკავშირდება თუ არა ავიასაწარმოს მნიშვნელოვან უსაფრთხოების რისკებს? მუხლი 10 პ. 4.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-20	უსაფრთხოების კულტურის ხელშეწყობის მიზნით, ავიასაწარმოს პროცედურებში არის თუ არა აღწერილი შემდეგი: ა) ინფორმირების კულტურა; ბ) შეტყობინების კულტურა; გ) სწავლების კულტურა; დ) არადამსჯელობითი კულტურა; ე) ადაპტირებული კულტურა. მუხლი 11 პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-21	ავიასაწარმოს უსაფრთხოების ეფექტურობის გაუმჯობესების მიზნით, არის თუ არა აღწერილი უსაფრთხოების კულტურის პერიოდული შეფასებისა და გაუმჯობესების პროცედურა? მუხლი 11 პ. 4, პ. 5 და 3.5-ის „შენიშვნა“.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.1-22	უსაფრთხოების კულტურის შეფასების მეთოდოლოგია მოიცავს თუ არა: ა) პერსონალის მიერ ავიასაწარმოსადმი განწყობას და უსაფრთხოების აღქმას;	დიახ არა ნაწილობრივ	

	<p>ბ) ავიასაწარმოს ძლიერ და სუსტ მხარეებს;</p> <p>გ) განსხვავებებს ავიასაწარმოს სხვადასხვა პროფესიულ ჯგუფებს (სუბკულტურებს) შორის;</p> <p>დ) განხორციელებული ცვლილებების შედეგებს.</p> <p>მუხლი 11 პ. 6.</p>		
1.1-22	<p>ავიასაწარმოს დადგენილი აქვს თუ არა უსაფრთხოების კულტურის შეფასების ფორმატი, რომელიც შეიძლება მოიცავდეს:</p> <p>ა) კითხვარებს;</p> <p>ბ) ჯგუფებთან გასაუბრებს;</p> <p>გ) დაკვირვებას;</p> <p>დ) დოკუმენტაციის გადახედვას.</p> <p>მუხლი 11 პ. 7.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
ელემენტი 1.2 — უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ანგარიშვალდებულება და პასუხისმგებლობები			
1.2-1	<p>არის თუ არა განსაზღვრული უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვასა და ფუნქციონირებაზე პასუხისმგებელი და ანგარიშვალდებული უმაღლესი ხელმძღვანელი პირი?</p> <p>მუხლი 12 პ. 1 ა.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.2-2	<p>აქვს თუ არა პასუხისმგებელ აღმასრულებელ პირს სრული წვდომა საექსპლუატაციო სერტიფიკატით ნებადართული საქმიანობისთვის საჭირო ფინანსურ და ადამიანურ რესურსებზე?</p> <p>მუხლი 12 პ. 1 ა.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
1.2-3	<p>არის თუ არა დოკუმენტირებული უსაფრთხოების კუთხით, პერსონალის ანგარიშვალდებულებები მთელი ავიასაწარმოს მასშტაბით (ორგანიზაციული სტრუქტურა)? მათ შორის, ხელმძღვანელი პირების ანგარიშვალდებულება უსაფრთხოებაზე?</p> <p>მუხლი 12 პ. 1 ბ და პ. 3.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	

1.2-4	არის თუ არა განსაზღვრული ყველა ხელმძღვანელი პირის და პერსონალის პასუხისმგებლობები უსაფრთხოების მართვის სისტემის უსაფრთხო ფუნქციონირებისთვის (job description)? მუხლი 12 პ. 1 გ და პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.2-5	არის თუ არა განსაზღვრული პასუხისმგებლობების, ანგარიშვალდებულებების უფლებამოსილებების შესაბამისი პერსონალისთვის გაცნობის პროცესი? მუხლი 12 პ. 1 დ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.2-6	არის თუ არა განსაზღვრული ის პირები, რომლებსაც აქვთ უსაფრთხოების რისკთან დაკავშირებული გადაწყვეტილების მიღების უფლებამოსილება? მუხლი 12 პ. 1 დ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.2-7	არის თუ არა აღწერილი უსაფრთხოების ეფექტურობაში ჩართული ავიასაწარმოს პერსონალის საჭირო რაოდენობის გამოთვლის პროცედურა და სისტემატიურად ხორციელდება თუ არა აღნიშნული? მუხლი 12 პ. 2.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.2-8	არის თუ არა დადგენილი საკვალიფიკაციო მოთხოვნები უსაფრთხოების მართვაში ჩართული ავიასაწარმოს პერსონალისათვის? მუხლი 12 პ. 2.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.2-9	არის თუ არა აღწერილი უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციებისა და სხვა პასუხისმგებლობებს შორის ინტერესთა კონფლიქტის აღკვეთის მოთხოვნები, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი საქმიანობის გადაფარვა და/ან ფუნქციის შეუსრულებლობა? მუხლი 12 პ. 4.	დიახ არა ნაწილობრივ	

ელემენტი 1.3 — უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალი			
1.3-1	არის თუ არა დანიშნული უსაფრთხოების მენეჯერი, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება უსაფრთხოების მართვის ეფექტური სისტემის დანერგვასა და ფუნქციონირებაზე. მუხლი 13 პ.1	დიახ არა ნაწილობრივ	

1.3-2	შეესაბამება თუ არა უსაფრთხოების მენეჯერის კვალიფიკაცია დადგენილ მოთხოვნებს? მუხლი 13 პ.2 და პ. 5.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.3-3	უსაფრთხოების მენეჯერს გავლილი აქვს თუ არა უსაფრთხოების მართვის სისტემის სათანადო სწავლება. მუხლი 13 პ.2 გ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.3-4	არის თუ არა უსაფრთხოების მენეჯერი პირდაპირ დაქვემდებარებაში უმაღლეს ხელმძღვანელ პირთან? მუხლი 13 პ.2 გ.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.3-5	დადგენილია თუ არა უსაფრთხოების კუთხით მოვალეობები, ვალდებულებები და პასუხისმგებლობები უსაფრთხოების მენეჯერისათვის? მუხლი 13 პ.4.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.3-6	ავიასაწარმოში დადგენილია თუ არა ინტერესთა კონფლიქტის მოთხოვნები და აკმაყოფილებს თუ არა აღნიშნულს უსაფრთხოების მენეჯერის ფუნქციონირების მოვალეობები? მუხლი 13 პ.6.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.3-7	დანიშნულია თუ არა დამატებითი პერსონალი უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად და დადგენილია თუ არა მათთვის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები? მუხლი 13 პ. 7.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.3-8	არის თუ არა დადგენილი კომიტეტი, მისი შემადგენლობა და სხდომების ჩატარების წესი? მუხლი 13 პ. 8 და პ. 9.	დიახ არა ნაწილობრივ	
ელემენტი 1.4 — საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა			
1.4-1	არის თუ არა შემუშავებული ავიასაწარმოში საგანგებო ვითარებაში მოქმედების გეგმა? (აღნიშნული ვრცელდება აეროდრომის ექსპლუატანტებზე, სააერონავიაციო მომსახურების საწარმოზე და საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტებზე) მუხლი 14 პ. 1.	დიახ არა ნაწილობრივ	

1.4-2	არის თუ არა გეგმაში აღწერილი სათანადო კოორდინაციის საკითხები იმ ავიასაწარმოებთან, რომლებთანაც აქვს ურთიერთობა მომსახურების გაწევის დროს? მუხლი 14 პ. 2.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.4-3	აღწერილია თუ არა გეგმაში ყველა საგანგებო ვითარება, რომელიც პროგნოზირებული იყო უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში, ასევე, რისკის შემცირებისა და ავიაციასთან დაკავშირებული საგანგებო ვითარებების ეფექტური მართვისაკენ მიმართული პროცესები და კონტროლის დონისძიებები? მუხლი 14 პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.4-4	აღწერილია თუ არა გეგმაში ავარიული ვითარებიდან ნორმალურ ექსპლუატაციის რეჟიმში გადასვლის პრინციპები და უფლებამოსილების განაწილებისა და დელეგირების საკითხები. მუხლი 14 პ. 4.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.4-5	აღწერილია თუ არა გეგმის შესაბამის სამსახურებთან და გარე ორგანიზაციებთან გავრცელების პროცესი? მუხლი 14 პ. 5.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.4-6	არის თუ არა განსაზღვრული გეგმასთან დაკავშირებული წვრთნების/ პრაქტიკული ვარჯიშების ჩატარების გეგმა და შესაბამისი ჩანაწერების წარმოების პროცედურა? მუხლი 14 პ. 6.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.4-7	არის თუ არა დადგენილი გეგმის პერიოდული განხილვის/შეფასების/განახლების პროცედურა? მუხლი 14 პ. 6.	დიახ არა ნაწილობრივ	
ელემენტი 1.5 — უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაცია			
1.5-1	შემუშავებულია თუ არა უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელო? მუხლი 15 პ. 1 და პ. 2.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.5-2	შემუშავებულია თუ არა დოკუმენტაციის ჩანაწერების სისტემა? მუხლი 15 პ. 3 და პ. 4	დიახ არა ნაწილობრივ	

1.5-3	აღწერილია თუ არა უსაფრთხოების მართვის სისტემის დოკუმენტაციაში ცვლილებების შეტანისა და სააგენტოსთან შეთანხმების პროცესი? მუხლი 8.	დიახ არა ნაწილობრივ	
1.5-4	განხორციელებულია თუ არა უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობის ანალიზი და შემუშავებულია თუ არა უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა? მუხლი 5.	დიახ არა ნაწილობრივ	

კომპონენტი 2 — უსაფრთხოების რისკის მართვა

ელემენტი 2.1 — საფრთხის იდენტიფიცირება

2.1-1	დადგენილია თუ არა საფრთხეების იდენტიფიცირების პროცესები და პროცედურები, რომელიც უნდა ეყრდნობოდეს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შეგროვების რეაქციულ, პროაქტიულ და პროგნოზირების მეთოდების ერთობლიობას? მუხლი 16 პ. 1.	დიახ არა ნაწილობრივ	
2.1-2	საფრთხეების იდენტიფიცირების პროცედურა მოიცავს თუ არა საფრთხეების იდენტიფიცირებას ავიასაწარმოს ფარგლებში? მუხლი 16 პ. 2 და პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
2.1-3	საფრთხეების იდენტიფიცირების პროცედურა მოიცავს თუ არა საფრთხეების იდენტიფიცირებას ავიასაწარმოს საკმინობის ფარგლებს მიღმა? მუხლი 16 პ. 2 და პ. 4.	დიახ არა ნაწილობრივ	
2.1-4	ავიასაწარმოში დანერგილია თუ არა საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების სისტემა? მუხლი 16 პ. 5 და სააგენტოს დირექტორის 05.02.2014 წლის #მე-17 ბრძანება	დიახ არა ნაწილობრივ	

ელემენტი 2.2 — უსაფრთხოების რისკის შეფასება და შემცირება

2.2-1	შემუშავებულია თუ არა იდენტიფიცირებულ საფრთხეებთან	დიახ არა	
-------	---	-------------	--

	დაკავშირებული რისკების ანალიზის, შეფასებისა და კონტროლის პროცედურა? მუხლი 17 პ. 1.	ნაწილობრივ	
2.2-2	საფრთხეებთან დაკავშირებული რისკების ანალიზის, შეფასებისა და კონტროლის პროცედურა მოიცავს თუ არა რისკის შეფასების მოდელს, რისკის მისაღები და მიუღებელი დონეების და მოქმედების პრიორიტეტულობის დადგენის მიზნით? მუხლი 17 პ. 2.	დიახ არა ნაწილობრივ	
2.2-3	საფრთხეებთან დაკავშირებული რისკების ანალიზის, შეფასებისა და კონტროლის პროცედურა მოიცავს თუ არა დარგობრივი სპეციალისტების შეფასებისა და კონტროლის პროცესში უშუალო ჩართულობას? მუხლი 17 პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
2.2-4	საფრთხეებთან დაკავშირებული რისკების კონტროლის პროცედურა მოიცავს თუ არა შეთანხმებული და დანერგილი რისკების კონტროლის ღონისძიებების შედეგიანობის გადამოწმების პროცესებს? მუხლი 17 პ. 4.	დიახ არა ნაწილობრივ	
2.2-5	ავიასაწარმოში დანერგილია თუ არა საავიაციო მოვლენათა მოკვლევის პროცედურა? მუხლი 17 პ. 1 „შენიშვნა“ და სააგენტოს დირექტორის 05.02.2014 წლის #მე-17 ბრძანება	დიახ არა ნაწილობრივ	
კომპონენტი 3 — უსაფრთხოების უზრუნველყოფა			
ელემენტი 3.1 — უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგი და გაზომვა			
3.1-1	არის თუ არა შემუშავებული და დანერგილი უსაფრთხოების ეფექტურობის შეფასების და უსაფრთხოების რისკების კონტროლის ღონისძიებების ეფექტურობის შეფასების მექანიზმები? მუხლი 18 პ. 1.	დიახ არა ნაწილობრივ	
3.1-2	არის თუ არა შემუშავებული უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნები? მუხლი 18 პ. 2, პ. 4 და პ. 6.	დიახ არა ნაწილობრივ	

3.1-3	<p>არის თუ არა უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნები შესაბამისი ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პოლიტიკასთან და მენეჯმენტის მიერ დასახულ მაღალი დონის უსაფრთხოების მიზნებთან?</p> <p>მუხლი 18 პ. 2.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.1-4	<p>არის თუ არა დადგენილი უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნები და განგაშის დონეები?</p> <p>მუხლი 18 პ. 7.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.1-5	<p>არის თუ არა უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები დადგენილი ხელმისაწვდომი მონაცემების ანალიზის საფუძველზე?</p> <p>მუხლი 18 პ. 8.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.1-6	<p>არის თუ არა დადგენილი უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებით დადგენილი დონეების მონიტორინგის პროცედურა და სრულდება თუ არა აღნიშნული?</p> <p>მუხლი 18 პ. 9.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.1-7	<p>უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების დადგენის პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა სააგენტოს მიერ დადგენილ უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებს?</p> <p>მუხლი 18 პ. 10.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	

ელემენტი 3.2 — ცვლილებების მართვა

3.2-1	<p>არის თუ არა ავიასაწარმოში შემუშავებული იმ ცვლილებების მართვის პროცედურა, რომლებმაც შესაძლოა გავლენა მოახდინონ საავიაციო პროდუქციისა და მომსახურების მიწოდებასთან დაკავშირებულ რისკებზე?</p> <p>მუხლი 19 პ. 1.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.2-2	<p>მოიცავს თუ არა ცვლილებების მართვის პროცედურა ცვლილებების ინიცირებას, სულ მცირე, შემდეგი შემთხვევების გათვალისწინებით:</p> <p>ა) ახალი პროცედურების, ტექნოლოგიის ან მოწყობილობის გამოყენება;</p> <p>ბ) საექსპლუატაციო გარემოს ცვლილება;</p> <p>გ) საკვანძო პერსონალის ცვლილება;</p> <p>დ) პერსონალის დაკომპლექტების მნიშვნელოვან ცვლილება;</p> <p>ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნორმატიული აქტების მოთხოვნების ცვლილება;</p> <p>ვ) ავიასაწარმოს მნიშვნელოვანი რესტრუქტურულიზაცია;</p> <p>ზ) ფიზიკური ცვლილებები (ახალი შენობა/ნაგებობა ან ბაზა, აეროდრომის სქემის შეცვლა და სხვა).</p> <p>მუხლი 19 პ. 2.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.2-3	<p>ცვლილების მართვის პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა შემდეგ მოქმედებებს:</p> <p>ა) ცვლილების განსაზღვრა;</p> <p>ბ) ცვლილების ზეგავლენის განსაზღვრა;</p> <p>გ) ცვლილებასთან დაკავშირებული საფრთხის იდენტიფიცირება და უსაფრთხოების რისკის შეფასება;</p> <p>დ) სამოქმედო გეგმის შემუშავება;</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	

	ე) ცვლილების დამტკიცება; ვ) ცვლილების გადამოწმება. მუხლი 19 პ. 3.		
3.2-4	სააერნოსნო მომსახურების საწარმოს შემთხვევაში, ცვლილებების იდენტიფიცირებისა და დანერგვის პროცესი ითვალისწინებს თუ არა სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 13 ნოემბრის N185 ბრძანებით დამტკიცებული "სააერნოსნო მომსახურების საწარმოში დაგეგმილი ცვლილებების ზედამხედველობის წესი"-ს მოთხოვნებს.	დიახ არა ნაწილობრივ	
ელემენტი 3.3 — უსაფრთხოების მართვის სისტემის უწყვეტი გაუმჯობესება			
3.3-1	ავიასაწარმო ახორციელებს თუ არა უსაფრთხოების მართვის პროცესების ეფექტურობის მონიტორინგს და შეფასებას? მუხლი 20 პ. 1.	დიახ არა ნაწილობრივ	
3.3-2	ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის პროცესების ეფექტურობის მონიტორინგი და შეფასება მოიცავს თუ არა შემდეგი მეთოდების გამოყენებას: ა) აუდიტები; ბ) შეფასებები; გ) საავიაციო შემთხვევების მონიტორინგი; დ) უსაფრთხოების კვლევები; ე) მენეჯმენტის განხილვა; ვ) უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებისა და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნების შეფასება. მუხლი 20 პ. 2.	დიახ არა ნაწილობრივ	
3.3-3	არის თუ არა ავიასაწარმოში უსაფრთხოების მართვის სისტემის შიდა აუდიტის პროცედურა? მუხლი 21 პ. 1 პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	

3.3-4	<p>ავიასაწარმოში უსაფრთხოების მართვის სისტემის შიდა აუდიტის პროცედურა მოიცავს თუ არა შემდეგ საკითხებს:</p> <p>ა) ფუნქციები და პასუხისმგებლობები;</p> <p>ბ) აუდიტორის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები და სწავლებები;</p> <p>გ) ინტერესთა კონფლიქტი;</p> <p>დ) აუდიტის მიმართულებები;</p> <p>ე) აუდიტის დაგეგმვა;</p> <p>ვ) აუდიტისთვის მომზადება;</p> <p>ზ) აუდიტის მიმდინარეობა;</p> <p>თ) აუდიტის შედეგები;</p> <p>ი) მაკორექტირებელი ქმედებების მართვა;</p> <p>კ) მაკორექტირებელი ქმედებების გადამოწმება;</p> <p>ლ) აღსრულება;</p> <p>მ) აუდიტის მონაცემთა ბაზა.</p> <p>მუხლი 21 პ. 2.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
3.3-5	<p>აუდიტების პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა პერიოდულობას (12 თვეში ერთხელ) და მიმართულებებს, და ხორციელდება თუ არა შემდეგი მიმართულებით:</p> <p>ა) შესაბამისობა ნორმატიულ აქტებთან;</p> <p>ბ) შესაბამისობა პოლიტიკასთან, პროცესთან და პროცედურებთან;</p> <p>გ) უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ღონისძიების ეფექტურობა;</p> <p>დ) მაკორექტირებელი ქმედებების ეფექტურობა;</p> <p>ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა.</p> <p>მუხლი 21 პ. 3.</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
3.3-6	<p>ავიასაწარმოს შიდა აუდიტების პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა ინტერესთა კონფლიქტს?</p>	<p>დიახ</p> <p>არა</p>	

	მუხლი 21 პ. 4.	ნაწილობრივ	
3.3-7	<p>შიდა აუდიტების განხორციელებაზე დასაშვას უხის მგებელი პირისათვის დადგენილია თუ არა შემდეგი მოთხოვნები:</p> <p>ა) იცნობდეს ავიასაწარმოს ფუნქციონირების სპეციფიკას;</p> <p>ბ) უსაფრთხოების მართვის სისტემა;</p> <p>გ) აუდიტის ტექნიკა;</p> <p>დ) შესაბამისი ეროვნული კანონმდებლობა.</p> <p>მუხლი 21 პ. 5.</p>	<p>ნაწილობრივ</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
3.3-8	<p>შიდა აუდიტების დაგეგმვის პროცესის ითვალისწინებს თუ არა წინა აუდიტის შედეგებს, სხვადასხვა წყაროდან მიღებული უსაფრთხოების შეფასების შედეგებს და უსაფრთხოების რისკის კონტროლის დონის ძიებებს?</p> <p>მუხლი 21 პ. 6.</p>	<p>ნაწილობრივ</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
3.3-9	<p>ავიასაწარმო ატარებს თუ არა თითოეული იდენტიფიცირებული შეუსაბამობის ანალიზს, მისი გამომწვევი მიზეზების ანალიზის საფუძველზე (Root Cause Analysis) და შეიმუშავებს თუ არა მკორექტირებელი და პრევენციული ქმედებების გეგმას?</p> <p>მუხლი 21 პ. 7 და პ. 8.</p>	<p>ნაწილობრივ</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
3.3-10	<p>არის თუ არა შემუშავებული შიდა და გარე აუდიტების შედეგების მონაცემთა ბაზა, რომელიც, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს:</p> <p>ა) გამოვლენილ ნაკლოვანებებს;</p> <p>ბ) გამოსასწორებელ/პრევენციულ ქმედებებს;</p> <p>გ) შესრულების სტატუსებს.</p> <p>მუხლი 21 პ. 9.</p>	<p>ნაწილობრივ</p> <p>ნაწილობრივ</p>	
3.3-11	<p>ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა მოიცავს თუ არა ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციებთან ურთიერთობის პროცედურებს? მიუხედავად იმისა,</p>	<p>ნაწილობრივ</p> <p>ნაწილობრივ</p>	

	<p>მოეთხოვება თუ არა მას უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა.</p> <p>მუხლი 22 პ. 1 და პ. 2.</p>		
3.3-12	<p>ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციების მიმართ წაყენებული უსაფრთხოების მოთხოვნები მოიცავს თუ არა, სულ მცირე, შემდეგს:</p> <p>ა) მომსახურების მიწოდების თაობაზე წერილობით ხელშეკრულებას;</p> <p>ბ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის მიერ მიწოდებული მომსახურების გაწევის კვალიფიკაციის და უფლებამოსილების დამადასტურებელ დოკუმენტებს;</p> <p>გ) ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციის მიერ ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის და მისი პასუხისმგებლობების ცოდნა;</p> <p>დ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის შესაბამის პერსონალისათვის, უსაფრთხოების მართვის სისტემის სწავლებებს;</p> <p>ე) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის სათანადო კომპეტენციის მქონე პერსონალით დაკომპლექტებას;</p> <p>მუხლი 22 პ. 3.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
3.3-13	<p>გაფორმებული ხელშეკრულება მოიცავს თუ არა ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის ზედამხედველობის რეგულირების საკითხს, სულ მცირე, შემდეგი მოცულობით:</p> <p>ა) ზედამხედველობის პერიოდულობას და გრაფიკს;</p> <p>ბ) შესამოწმებელ სტანდარტებს და/ან მოთხოვნებს;</p> <p>გ) საავიაციო მოვლენების შეტყობინების სქემას, პროცედურებს და საავიაციო მოკვლევის საკითხებს;</p> <p>დ) ხელშემკვერელი მხარეების ვალდებულებებს მომსახურების გაწევის უფლებამოსილების დაკარგვის ან შეზღუდვის შემთხვევაში.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	

	მუხლი 22 პ. 4.		
კომპონენტი 4 — უსაფრთხოების საკითხებზე ცნობიერების ამაღლება			
ელემენტი 4.1 — პერსონალის მომზადება და სწავლებები			
4.1-1	ავიასაწარმოში შემუშავებულია თუ არა უსაფრთხოების სასწავლო პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს პერსონალის მომზადებას და კომპეტენციის ამაღლებას მათ მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული ფუნქციების შესასრულებლად. მუხლი 23 პ. 1 - პ. 3.	დიახ არა ნაწილობრივ	
4.1-2	ავიასაწარმოს პერსონალის სწავლების პროგრამა მოიცავს თუ არა პერსონალის პირველად და პერიოდულ სწავლებებს? მუხლი 23 პ. 4.	დიახ არა ნაწილობრივ	
4.1-3	ავიასაწარმოს პერსონალის პირველადი სასწავლო პროგრამა მოიცავს თუ არა, სულ მცირე, შემდეგს: ა) ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პოლიტიკა და უსაფრთხოების მიზნები; ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციები და ვალდებულებები; გ) უსაფრთხოების რისკების მართვის საფუძვლები; დ) საავიაციო მოვლენების შეტყობინების სისტემა; ე) ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროცესები და პროცედურები; ვ) ადამიანური ფაქტორი. მუხლი 23 პ. 5.	დიახ არა ნაწილობრივ	
4.1-4	ავიასაწარმოს პერიოდული სწავლების პროგრამა არის თუ არა ფოკუსირებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის პოლიტიკის, პროცესების და პროცედურების ცვლილებებზე? მუხლი 23 პ. 6.	დიახ არა ნაწილობრივ	

4.1-5	<p>სასწავლო პროგრამა ითვალისწინებს თუ არა სწავლების შინაარსს ახალი თანამშრომლებისთვის, მენეჯერებისა და პასუხისმგებელი ხელმძღვანელებისათვის, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალისათვის, უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყოველდღიურ ფუნქციონირებაში ჩართული პირებისთვის?</p> <p>მუხლი 23 პ. 7.</p>	<p>დაიხ არა ნაწილობრივ</p>	
4.1-6	<p>სასწავლო პროგრამა მენეჯერებისა და პასუხისმგებელი ხელმძღვანელების უსაფრთხოების კუთხით, მოიცავს თუ არა შემდეგ თემებს:</p> <p>ა) სპეციფიური გაცნობითი კურსი ახლად დანიშნული პასუხისმგებელი ხელმძღვანელებისათვის და თანამდებობის პირთათვის, მათ მიერ უსაფრთხოების მართვის სისტემის კუთხით ანგარიშვალდებულებებისა და პასუხისმგებლობის სფეროს გასაცნობად;</p> <p>ბ) ავიასაწარმოში უსაფრთხოების კუთხით დადგენილ და ეროვნულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის მნიშვნელობა;</p> <p>გ) ხელმძღვანელობის ვალდებულებები;</p> <p>დ) რესურსების განაწილება;</p> <p>ე) უსაფრთხოების პოლიტიკის და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფუნქციონირების ხელშეწყობა;</p> <p>ვ) უსაფრთხოების პოზიტიური კულტურის პოპულარიზაცია;</p> <p>ზ) დეპარტამენტებს შორის უსაფრთხოების კუთხით ეფექტური კომუნიკაცია;</p> <p>თ) უსაფრთხოების მიზნები, უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები და მიზნები;</p> <p>ი) დისციპლინარული პოლიტიკა.</p> <p>მუხლი 23 პ. 8.</p>	<p>დაიხ არა ნაწილობრივ</p>	

4.1-7	ავიასაწარმოში დადგენილია თუ არა სწავლების ჩატარების საჭიროების ანალიზი (Training needs analysis) პროცედურა? მუხლი 23 პ. 9.	დიახ არა ნაწილობრივ	
4.1-8	ავიასაწარმოში შემუშავებულია თუ არა პროცედურა, რომელიც აღწერს სწავლების განმახორციელებელი პერსონალის პირველადი კომპეტენციის შეფასების და მათი შემდგომი კვალიფიკაციის შენარჩუნების პროცესს? მუხლი 23 პ. 10.	დიახ არა ნაწილობრივ	
4.1-9	ავიასაწარმოში დადგენილია თუ არა პერსონალის სწავლების გეგმის შემუშავების მოთხოვნები და პროცედურა, რომელიც უნდა მოიცავდეს: ა) იმ პერსონალის (თანამდებობების) და ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციების ჩამონათვალს, ვისაც ესაჭიროება სწავლება; ბ) სასწავლო კურსის ტიპს; გ) სწავლების პერიოდს და ხანგრძლივობას. მუხლი 23 პ. 11 და პ. 12.	დიახ არა ნაწილობრივ	
4.1-10	ავიასაწარმო აწარმოებს თუ არა პერსონალის სწავლების რეესტრს, რომელშიც ასახული უნდა იყოს პერსონალის სახელი და გვარი, ყველა გავლილი სწავლების დასახელება, სწავლების ჩატარების თარიღი და შეფასება. მუხლი 23 პ. 13.	დიახ არა ნაწილობრივ	

ელემენტი 4.2 — უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გავრცელება

4.2-1	უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გასავრცელებლად, შემუშავებულია თუ არა ღონისძიებები, რომლებიც უზრუნველყოფს: ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემის გაცნობას ავიასაწარმოს პერსონალისათვის, დაკავებული თანამდებობის შესაბამისად; ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კრიტიკული ინფორმაციის გავრცელებას;	დიახ არა ნაწილობრივ	
-------	--	---------------------------	--

	<p>გ) უსაფრთხოების კონკრეტული ღონისძიებების გატარების მიზნის განმარტებას;</p> <p>დ) უსაფრთხოების პროცედურების შემუშავების ან ცვლილებების მიზნის განმარტებას.</p> <p>მუხლი 24. პ. 1.</p>		
	<p>ავიასაწარმოში დადგენილია თუ არა პროცედურა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა შესაბამისი პერსონალის ინფორმირებას ავიასაწარმოს მიერ დასახული უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული მიზნების და პროცედურების შესახებ?</p> <p>მუხლი 24 პ. 2.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	
4.2-2	<p>უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გავრცელების პროცესი, უნდა მოიცავდეს, ასევე, პერსონალის მიერ კრიტიკული ინფორმაციის მიღებისა და გადამოწმების საკითხებს?</p> <p>მუხლი 24 პ. 3 პ. 4.</p>	<p>დიახ არა ნაწილობრივ</p>	

დანართი №3. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა

N	ხარვეზის კითხვა	ანალიზის	შესაბამის ადმოფხვრის ღონისძიება	პასუხისმგებელი ჯგუფი/პირი	ადმოფხვრის სტატუსი (არ დაწყებულა/ მიმდინარეობს/ აღმოფხვრილია)
1					
2					
3					