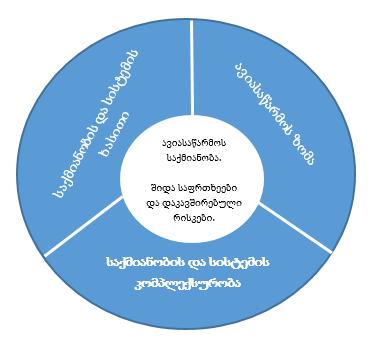
**დანართი №1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) მასშტაბი**

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 საერთო დანიშნულების ავიაციის სფეროში | < 20 FTE | ვიზუალური ფრენები დღისით;  ერთპილოტიანი ეკიპაჟი;  დაუხვეწავი სისტემების მქონე ახალი ავიასაწარმო;  ძველი საჰაერო ხომალდი |
| ექსპლუატაცია საერთაშორისო ავიაგადაზიდვების სფეროში | რამდენიმე ასეული | სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა (EDTO);  საერთაშორისო მარშრუტები, სხვადასხვა ტიპის საჰაერო ხომალდები;  მაღალი დონის გამოცდილების მქონე მენეჯმენტი და პერსონალი |
| შვეულმფრენით სასწრაფო  სამედიცინო დახმარება (HEMS) | < 20 FTE | ღამის ხედვის სათვალის (NVG) გამოყენება;  დაშორებული ლოკაციები;  ერთი ტიპის შვეულმფრენი;  გამოცდილი მენეჯმენტი |

***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 | ერთდგუშიანი ძრავით სახელსაწყო ფრენა  შვეულმფრენით სასწრაფო სამედიცინო დახმარება (HEMS)  ღამის ხედვის სისტემის გამოყენება (NVIS)  სათადარიგო აეროდრომამდე გაზრდილი ხანგრძლივობით ფრენა (EDTO)  მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) |
| ადგილობრივი სცენარი | ჩარტერული ფრენები რთული რელიეფის თავზე (ზღვის ან მთების თავზე ან შორ მანძილზე, სხვა) |
| სასოფლო-სამეურნეო საჰაერო ხომალდები, რომლებიც აფრქვევენ ნივთიერებებს დაბლობი რელიეფის თავზე | სასოფლო-სამეურნეო საჰაერო ხომალდები, რომლებიც აფრქვევენ ნივთიერებებს კლდოვანი ან უსწორმასწორო რელიეფის თავზე |
| ტვირთის გადაზიდვა | სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა |
| მენეჯმენტის ან/და პერსონალის შესაბამისი გამოცდილებისა და კომპეტენტურობის მაღალი დონე | მენეჯმენტის ან/და პერსონალის შესაბამისი გამოცდილებისა და კომპეტენტურობის დაბალი დონე |
| თანაბრად განაწილებული სამუშაო დატვირთვა | პიკური 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/მბრუნავი ფრთა  სხვადასხვა ტიპის სერტიფიკატის მფლობელები/მოდელები  განსხვავებული კონფიგურაციები |
| მარტივი კონსტრუქციის მქონე საჰაერო ხომალდი/მოწყობილობა (მაგ., არაჰერმეტული საჰაერო ხომალდი მარტივი სისტემებით) | რთული სისტემების და კონსტრუქციის მქონე საჰაერო ხომალდი/მოწყობილობა (მაგ., ჰერმეტული საჰაერო ხომალდი სხვადასხვა ჰიდრავლიკური/პნევმატური/ელექტრო სისტემებით) |
| ადგილობრივი ფრენები | საერთაშორისო ფრენები |
| ერთი საექსპლუატაციო ბაზა | მრავალი საექსპლუატაციო ბაზა |
| შიდა მომსახურება | სხვადასხვა მესამე მხარეების მიერ გაწეული მომსახურება |
| ანგარიშგება ბეჭდური ფორმით მცირე ავიასაწარმოს შემთხვევაში | ანგარიშგება 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, ავიასაწარმოებმა უნდა შეაფასოს:

* 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 დანერგილი 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 ჩამოყალიბებისა და შენარჩუნების 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, საავიაციო 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 | არის თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ხელმოწერილი პასუხისმგებელი აღმასრულებელი პირის მიერ?  მუხლი 9 პ. 1 ვ.  *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.* | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-9 | აღწერილია თუ არა დამტკიცებული უსაფრთხოების პოლიტიკის გავრცელების/გაცნობის პროცედურა.  მუხლი 9 პ. 1 ზ. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-10 | აღწერილია თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკის პერიოდულად განახლების პროცედურა, რათა პოლიტიკა დარჩეს ავიასაწარმოსათვის აქტუალური და გამოსადეგი? მუხლი 9 პ. 1 თ. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-11 | აღწერილია თუ არა დისციპლინარულ პოლიტიკასთან დაკავშირებული დეტალური პროცედურა?  მუხლი 9 პ. 1 ე და პ. 2. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-12 | შეესაბამება თუ არა უსაფრთხოების პოლიტიკა ავიასაწარმოს ზომას, ხასიათსა და კომპლექსურობას?  მუხლი 4 პ. 1 | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-13 | ავიასაწარმოში განსაზღვრულია თუ არა უსაფრთხოების მიზნები?  მუხლი 10 პ. 1. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-14 | გამოიყენება თუ არა უსაფრთხოების მიზნები უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგისა და გაზომვის პროცესში? მუხლი 10 პ. 2 ა. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-15 | უსაფრთხოების მიზნები მიმართულია თუ არა უსაფრთხოების შენარჩუნებაზე და მის მუდმივ გაუმჯობესებაზე?  მუხლი 10 პ. 2 ბ. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 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 პ.5-ის „შენიშვნა“. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-22 | უსაფრთხოების კულტურის შეფასების მეთოდოლოგია მოიცავს თუ არა:  ა) პერსონალის მიერ ავიასაწარმოსადმი  განწყობას და უსაფრთხოების აღქმას;  ბ) ავიასაწარმოს ძლიერ და სუსტ მხარეებს;  გ) განსხვავებებს ავიასაწარმოს სხვადასხვა პროფესიულ ჯგუფებს (სუბკულტურებს) შორის;  დ) განხორციელებული ცვლილებების შედეგებს.  მუხლი 11 პ. 6. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.1-22 | ავიასაწარმოს დადგენილი აქვს თუ არა უსაფრთხოების კულტურის შეფასების ფორმატი, რომელიც შეიძლება მოიცავდეს:  ა) კითხვარებს;  ბ) ჯგუფებთან გასაუბრებს;  გ) დაკვირვებას;  დ) დოკუმენტაციის გადახედვას.  მუხლი 11 პ. 7. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| ელემენტი 1.2 — უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ანგარიშვალდებულება და პასუხისმგებლობები | | | | | | |
| 1.2-1 | არის თუ არა განსაზღვრული უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვასა და ფუნქციონირებაზე პასუხისმგებელი და ანგარიშვალდებული უმაღლესი ხელმძღვანელი პირი?  მუხლი 12 პ. 1 ა. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.2-2 | აქვს თუ არა პასუხისმგებელ აღმასრულებელ პირს სრული წვდომა საექსპლუატაციო სერტიფიკატით ნებადართული საქმიანობისთვის საჭირო ფინანსურ და ადამიანურ რესურსებზე?  მუხლი 12 პ. 1 ა. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 1.2-3 | არის თუ არა დოკუმენტირებული, უსაფრთხოების კუთხით, პერსონალის ანგარიშვალდებულებები მთელი ავიასაწარმოს მასშტაბით (ორგანიზაციული სტრუქტურა)? მათ შორის, ხელმძღვანელი პირების ანგარიშვალდებულება უსაფრთხოებაზე?  მუხლი 12 პ. 1 ბ და პ. 3. | | დიახ  არა  ნაწილობრივ | |  | |
| 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 და 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 სისტემატურად 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 დაკავშირებულ ფუნქციებსა 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 ფუნქცია 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, სააერნაოსნო 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 ღონისძიებები?  მუხლი 14 პ. 3. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 1.4-4 | აღწერილია თუ არა გეგმაში ავარიული ვითარებიდან ნორმალური 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 საქმიანობის ფარგლებში?  მუხლი 16 პ. 2 და პ. 3. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 2.1-3 | საფრთხეების იდენტიფიცირების პროცედურა მოიცავს თუ არა საფრთხეების იდენტიფიცირებას ავიასაწარმოს საქმიანობის 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 დაკავშირებული რისკების ანალიზის, შეფასებისა და კონტროლის პროცედურა?  მუხლი 17 პ. 1. | | | დიახ  არა  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 | არის თუ არა უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნები შესაბამისი ავიასაწარმოს უსაფრთხოების პოლიტიკასთან და მენეჯმენტის მიერ დასახულ მაღალი დონის უსაფრთხოების მიზნებთან?  მუხლი 18 პ. 2. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.1-4 | არის თუ არა დადგენილი უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნები და განგაშის დონეები? მუხლი 18 პ. 7. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.1-5 | არის თუ არა უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები დადგენილი ხელმისაწვდომი მონაცემების ანალიზის საფუძველზე?  მუხლი 18 პ. 8. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.1-6 | არის თუ არა დადგენილი უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებით დადგენილი დონეების მონიტორინგის პროცედურა და სრულდება თუ არა აღნიშნული?  მუხლი 18 პ. 9. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.1-7 | უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების დადგენის პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა სააგენტოს მიერ დადგენილ უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებს?  მუხლი 18 პ. 10. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| ელემენტი 3.2 — ცვლილებების მართვა | | | | | |
| 3.2-1 | არის თუ არა ავიასაწარმოში შემუშავებული იმ ცვლილებების მართვის პროცედურა, რომლებმაც შესაძლოა გავლენა მოახდინონ საავიაციო პროდუქციისა და მომსახურების მიწოდებასთან დაკავშირებულ რისკებზე? მუხლი 19 პ. 1. | | | დიახ    არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.2-2 | მოიცავს თუ არა ცვლილებების მართვის პროცედურა ცვლილებების ინიცირებას, სულ მცირე, შემდეგი შემთხვევების გათვალისწინებით:  ა) ახალი პროცედურების, ტექნოლოგიის ან მოწყობილობის გამოყენება;  ბ) საექსპლუატაციო გარემოს ცვლილება;  გ) საკვანძო პერსონალის ცვლილება;  დ) პერსონალის დაკომპლექტების  მნიშვნელოვან ცვლილება;  ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნორმატიული აქტების მოთხოვნების ცვლილება;  ვ) ავიასაწარმოს მნიშვნელოვანი რესტრუქტურიზაცია;  ზ) ფიზიკური ცვლილებები (ახალი შენობა/ნაგებობა ან ბაზა, აეროდრომის სქემის შეცვლა და სხვა).  მუხლი 19 პ. 2. | | | დიახ    არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.2-3 | ცვლილების მართვის პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა შემდეგ მოქმედებებს:  ა) ცვლილების განსაზღვრა;  ბ) ცვლილების ზეგავლენის განსაზღვრა;  გ) ცვლილებასთან დაკავშირებული საფრთხის იდენტიფიცირება და უსაფრთხოების რისკის შეფასება;  დ) სამოქმედო გეგმის შემუშავება;  ე) ცვლილების დამტკიცება;  ვ) ცვლილების გადამოწმება.  მუხლი 19 პ. 3. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.2-4 | სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს შემთხვევაში, ცვლილებების იდენტიფიცირებისა და დანერგვის პროცესი ითვალისწინებს თუ არა სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 13 ნოემბრის N185 ბრძანებით დამტკიცებული “სააერნაოსნო 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 | ავიასაწარმოში უსაფრთხოების მართვის სისტემის შიდა აუდიტის პროცედურა მოიცავს თუ არა შემდეგ საკითხებს:  ა) ფუნქციები და პასუხისმგებლობები;  ბ) აუდიტორის საკვალიფიკაციო  მოთხოვნები და სწავლებები;  გ) ინტერესთა კონფლიქტი;  დ) აუდიტის მიმართულებები;  ე) აუდიტის დაგეგმვა;  ვ) აუდიტისთვის მომზადება;  ზ) აუდიტის მიმდინარეობა;  თ) აუდიტის შედეგები;  ი) მაკორექტირებელი ქმედებების მართვა;  კ) მაკორექტირებელი ქმედებების გადამოწმება;  ლ) აღსრულება;  მ) აუდიტის მონაცემთა ბაზა.  მუხლი 21 პ. 2. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-5 | აუდიტის პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა პერიოდულობას (12 თვეში ერთხელ), მიმართულებებს და ხორციელდება თუ არა შემდეგი მიმართულებით:  ა) შესაბამისობა ნორმატიულ აქტებთან;  ბ) შესაბამისობა პოლიტიკასთან, პროცესთან და პროცედურებთან;  გ) უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ღონისძიების ეფექტურობა;  დ) მაკორექტირებელი ქმედებების  ეფექტურობა;  ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემის ეფექტურობა. მუხლი 21 პ. 3. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-6 | ავიასაწარმოს შიდა აუდიტების პროცედურა ითვალისწინებს თუ არა ინტერესთა კონფლიქტს?  მუხლი 21 პ. 4. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-7 | შიდა აუდიტების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პირისათვის დადგენილია თუ არა შემდეგი მოთხოვნები:  ა) იცნობდეს ავიასაწარმოს  ფუნქციონირების სპეციფიკას;  ბ) უსაფრთხოების მართვის სისტემა;  გ) აუდიტის ტექნიკა;  დ) შესაბამისი ეროვნული კანონმდებლობა.  მუხლი 21 პ. 5. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-8 | შიდა აუდიტების დაგეგმვის პროცესი ითვალისწინებს თუ არა წინა აუდიტის შედეგებს, სხვადასხვა წყაროდან მიღებული უსაფრთხოების შეფასების შედეგებს და უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ღონისძიებებს?  მუხლი 21 პ. 6. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-9 | ავიასაწარმო ატარებს თუ არა თითოეული იდენტიფიცირებული შეუსაბამობის ანალიზს, მისი გამომწვევი მიზეზების ანალიზის საფუძველზე (Root Cause Analysis) და შეიმუშავებს თუ არა მაკორექტირებელი და პრევენციული ქმედებების გეგმას?  მუხლი 21 პ. 7 და პ. 8. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-10 | არის თუ არა შემუშავებული შიდა და გარე აუდიტების შედეგების მონაცემთა ბაზა, რომელიც, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს:  ა) გამოვლენილ ნაკლოვანებებს;  ბ) გამოსასწორებელ/პრევენციულ ქმედებებს;  გ) შესრულების სტატუსებს.  მუხლი 21 პ. 9. | | | დიახ    არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-11 | ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა მოიცავს თუ არა ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციებთან ურთიერთობის პროცედურებს? მიუხედავად იმისა,  მოეთხოვება თუ არა მას უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა.  მუხლი 22 პ. 1 და პ. 2. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-12 | ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციების მიმართ წაყენებული უსაფრთხოების მოთხოვნები მოიცავს თუ არა, სულ მცირე, შემდეგს:  ა) მომსახურების მიწოდების თაობაზე წერილობით ხელშეკრულებას;  ბ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის მიერ მიწოდებული მომსახურების გაწევის კვალიფიკაციის და უფლებამოსილების დამადასტურებელ დოკუმენტებს;  გ) ქვეკონტრაქტორ ორგანიზაციის მიერ ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის და მისი პასუხისმგებლობების ცოდნას;  დ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის შესაბამისი პერსონალისათვის, უსაფრთხოების მართვის სისტემის სწავლებებს;  ე) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის სათანადო კომპეტენციის მქონე პერსონალით დაკომპლექტებას;  მუხლი 22 პ. 3. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 3.3-13 | გაფორმებული ხელშეკრულება მოიცავს თუ არა ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის ზედამხედველობის რეგულირების საკითხს, 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 22 პ. 4. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 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 | სასწავლო პროგრამა ითვალისწინებს თუ არა სწავლების შინაარსს ახალი თანამშრომლებისთვის, მენეჯერებისა და პასუხისმგებელი ხელმძღვანელებისათვის, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალისათვის, უსაფრთხოების მართვის სისტემის ყოველდღიურ ფუნქციონირებაში ჩართული პირებისთვის? მუხლი 23 პ. 7. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 4.1-6 | სასწავლო პროგრამა მენეჯერებისა და პასუხისმგებელი ხელმძღვანელების უსაფრთხოების კუთხით, მოიცავს თუ არა 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) დეპარტამენტებს შორის უსაფრთხოების კუთხით ეფექტური კომუნიკაცია;  თ) უსაფრთხოების მიზნები, უსაფრთხოების ეფექტურობის  ინდიკატორები და მიზნები;  ი) დისციპლინარული პოლიტიკა.  მუხლი 23 პ. 8. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 4.1-7 | ავიასაწარმოში დადგენილია თუ არა სწავლების ჩატარების საჭიროების ანალიზის (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;  გ) უსაფრთხოების კონკრეტული ღონისძიებების გატარების მიზეზის განმარტებას;  დ) უსაფრთხოების პროცედურების შემუშავების ან ცვლილებების მიზეზის განმარტებას.  მუხლი 24. პ. 1. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 4.2-2 | ავიასაწარმოში დადგენილია თუ არა პროცედურა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა შესაბამისი პერსონალის ინფორმირებას ავიასაწარმოს მიერ დასახული უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებული მიზნების და პროცედურების შესახებ?  მუხლი 24 პ. 2. | | | დიახ  არა  ნაწილობრივ |  |
| 4.2-3 | უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გავრცელების პროცესი, უნდა მოიცავდეს, ასევე, პერსონალის მიერ კრიტიკული ინფორმაციის მიღებისა და გადამოწმების საკითხებს?  მუხლი 24 პ. 3 პ. 4. | | | დიახ    არა  ნაწილობრივ |  |

**დანართი №3. უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის გეგმა**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| *N* | *ხარვეზების ანალიზის კითხვა* | *შეუსაბამობის აღმოფხვრის ღონისძიება* | *პასუხისმგებელი ჯგუფი/პირი* | *აღმოფხვრის სტატუსი*  *(არ დაწყებულა/ მიმდინარეობს/ აღმოფხვრილია)* |
| 1 |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |