

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №196  
2022 წლის 20 სექტემბერი

ქ. თბილისი

## „უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესის“ დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილისა და 8<sup>2</sup> 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 ამ წესის ამოქმედებამდე დანერგილი ჰქონდა უსაფრთხოების მართვის სისტემა, ამ წესის ძალაში შესვლიდან 3 თვის ვადაში ვალდებულია განახორციელოს უსაფრთხოების მართვის სისტემის შესაბამისობის ანალიზი ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან და შეუსაბამობის დადგენის შემთხვევაში, სააგენტოში წარმოადგინოს ანალიზის შედეგები და არაუმეტეს 12 თვეზე გაწერილი შეუსაბამობათა აღმოფხვრის გეგმა.

### მუხლი 4

ბრძანება ამოქმედდეს 2023 წლის 1 მარტიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

## უსაფრთხოების მართვის სისტემის წესი

### თავი I

#### უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი მოთხოვნები

#### მუხლი 1. წესის მიზანი

წესის მიზანია სამოქალაქო ავიაციაში ფრენების უსაფრთხოების გაუმჯობესება უსაფრთხოების მართვის სისტემის მიმართ მოთხოვნების დადგენის გზით.

#### მუხლი 2. ტერმინთა განმარტებები

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

ა) ავიასაწარმო – ინდივიდუალური მეწარმე ან იურიდიული პირი, რომელიც მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად ეწევა საქმიანობას სამოქალაქო ავიაციის დარგში;

ბ) 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;

გ) კომპეტენცია – ცოდნის, უნარ-ჩვევებისა და საქმისადმი მიდგომის ერთობლიობა, აგრეთვე ცოდნისა და უნარების გამოყენების შესაძლებლობა;

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;

გ) **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** – პირის დამოკიდებულება საკუთარი ვალდებულებების და სამუშაო გარემოს 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 დონეზე;

მ) **უნარ-ჩვევა** – ამოცანის ან ვალდებულებების 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: საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრს, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს, 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 ავიასაწარმოში დასაქმებული ნებისმიერი



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 იქნეს უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორების და მიზნების შემუშავების დროს;

ქ) **უსაფრთხოების რისკი** – საფრთხის თანმდევი მოვლენების ან შედეგების სავარაუდო ალბათობა და სიმძიმე;

ღ) **ცოდნა** – სწავლის და/ან გამოცდილების შედეგად შეძენილი ინფორმაცია, რომელიც საშუალებას აძლევს პირს, გამოიყენოს უნარ-ჩვევები და საქმისადმი მიდგომა და გაიხსენოს ფაქტები, ამოიცნოს კონცეფცია, პრაქტიკულად გამოიყენოს წესი, პროცედურა ან პრინციპი.

### **მუხლი 3. რეგულირების სფერო**

ამ წესით დადგენილი მოთხოვნები ვრცელდება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ შემდეგ ავიასაწარმოებზე:

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

ბ) საჰაერო ხომალდის 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 საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას;

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

ე) საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების და საავიაციო ტექნიკის საფრენოსნო ვარგისობის 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 სააერნაოსნო მომსახურებას და საჰაერო ხომალდების მიწისზედა მომსახურებას, მისი უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა მოიცავდეს აღნიშნულ მიმართულებებსაც.

ზ) სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოზე;

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



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

#### **მუხლი 4. უსაფრთხოების მართვის სისტემის კომპონენტები და ელემენტები**

1. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა უნდა შეესაბამებოდეს ავიასაწარმოს ზომას (მასშტაბს), მისი საქმიანობის ხასიათსა და კომპლექსურობას, ავიასაწარმოს საქმიანობისთვის 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 შეფასება და შემცირება.

გ) უსაფრთხოების უზრუნველყოფა:

გ.ა) უსაფრთხოების ეფექტურობის მონიტორინგი 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, ავიასაწარმომ უნდა განახორციელოს ავიასაწარმოს სისტემური შეფასება, რომელიც უნდა მოიცავდეს ავიასაწარმოს საქმიანობის დეტალურ აღწერას.

2. ავიასაწარმო ვალდებულია უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის მიზნით განახორციელოს მოთხოვნებთან შესაბამისობის ანალიზი ამ წესის №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 პირველი 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 გათვალისწინებული უნდა იქნეს ამ წესის მე-15 მუხლში მოცემული მოთხოვნები.

4. სააგენტო ითანხმებს უსაფრთხოების მართვის სისტემას არაუმეტეს 60 კალენდარული 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, უზრუნველყოფს 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 – უსაფრთხოების დოკუმენტაციის მომზადება, ინდიკატორების ასახვა დოკუმენტებში;
- ბ) მეორე ეტაპი – ინდიკატორების გამოყენება და ინდიკატორების ეფექტურობის ანალიზი;
- გ) მესამე ეტაპი – უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესება, საუკეთესო პრაქტიკის 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 გამომწვევი მიზეზი;
- ბ) უსაფრთხოების მართვის სისტემის იმ დოკუმენტაციის ელექტრონული და ბეჭდური ვერსიები, სადაც შედის ცვლილება;
- გ) მნიშვნელოვანი ცვლილების შემთხვევაში, დამატებით წარმოდგენილი უნდა იქნეს 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 (მაგ., 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 ტექსტის შუაში მიუთითებს წინა პუნქტის ამოღების 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 ჩამოყალიბებისა და შენარჩუნების 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 და დოკუმენტურად ასახოს უსაფრთხოების მიზნები.

**შენიშვნა:** უსაფრთხოების მიზნები შეიძლება აისახოს უსაფრთხოების პოლიტიკაში, უსაფრთხოების სისტემის მართვის სახელმძღვანელოში ან ჩამოყალიბდეს ცალკე 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 აქტუალობის შენარჩუნების მიზნით.

**შენიშვნა:** უსაფრთხოების მიზნების დადგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9859.

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 უზრუნველყოს უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბება.

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 პირები დარწმუნებულნი არიან, რომ უშიშრად შეუძლიათ შეატყობინონ საავიაციო მოვლენის შესახებ. თანამშრომლებმა უნდა იცოდნენ, რომ დაცული იქნება კონფიდენციალურობა და მათ მიერ წარმოდგენილ ინფორმაციაზე მოხდება რეაგირება;

გ) სწავლის კულტურა – ავიასაწარმო ითვალისწინებს შეცდომებს და ახორციელებს სათანადო ღონისძიებებს;

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 – ავიასაწარმოს მიერ იმგვარი გარემოს შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს მისი პერსონალის ცვალებად მოთხოვნებთან ადაპტაციის უნარს.

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 ძლიერი და სუსტი მხარეები;

გ) განსხვავებები ავიასაწარმოს სხვადასხვა პროფესიულ ჯგუფებს (სუბკულტურებს) შორის;

დ) განხორციელებული ცვლილებების შედეგები.

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 ანგარიშვალდებული 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 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 იქნეს აცილებული 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:** ავიასაწარმოს ზომიდან და კომპლექსურობიდან გამომდინარე, უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვის პასუხისმგებლობები და ვალდებულებები შესაძლებელია გადანაწილებულ იქნეს ერთ ან რამდენ პირზე, რომლებიც შეასრულებენ უსაფრთხოების მენეჯერის როლს, ისე რომ მათი ძირითადი საქმიანობა და დამატებითი მოვალეობები არ გამოიწვევს ინტერესთა კონფლიქტს.

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 და/ან პროცესის მართვის უნარი;

ვ) ზეპირი და წერილობითი კომუნიკაციის უნარი.

3. ავიასაწარმოში უსაფრთხოების მენეჯერად ინიშნება კომპეტენტური პირი, 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 სახელმწიფო 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 შესაძლო ინტერესთა კონფლიქტი სხვა ამოცანებთან და ფუნქციებთან მიმართებაში როგორც ავიასაწარმოს შიგნით, ასევე სხვა ავიასაწარმოში დასაქმების შემთხვევაში. ინტერესთა კონფლიქტები შეიძლება მოიცავდეს:

ა) ინტერესთა კონფლიქტს დაფინანსებისას (მაგ., თუ უსაფრთხოების მენეჯერი იმავდროულად ფინანსური მენეჯერია);

ბ) პრიორიტეტების კონფლიქტს რესურსების განაწილებისას;

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 ანგარიშვალდებულებები 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 გამოიყენება.

2. უსაფრთხოების მართვის სისტემის სახელმძღვანელო შეიძლება იყოს როგორც ცალკე 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 მასთან 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);
- 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, ყოველდღიური დადგენილი პროცესებით ექსპლუატაციის მონიტორინგს;



ბ) მონიტორინგის ავტომატიზებული 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.

**შენიშვნა:** 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-ლი 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. ავიასაწარმოს უსაფრთხოების ეფექტურობის შეფასება უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორებთან და უსაფრთხოების ეფექტურობის მიზნებთან მიმართებაში, რომლებიც გამომდინარეობს ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მიზნებიდან.

3. ავიასაწარმოს 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, ავთოსაწარმო განსაზღვრავს:

ა) უსაფრთხოების მიზნებს, რომლებიც ადგენს ავთოსაწარმოს 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), რომლებიც ასევე წარმოადგენენ უსაფრთხოების მიზნებთან დაკავშირებულ პარამეტრებს, რომლებიც გამოიყენება უსაფრთხოების მიზნების მიღწევის მონიტორინგისათვის.

5. უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორი მოიცავს:

ა) დაბალი ალბათობის/მაღალი სიმძიმის მოვლენებს (მაგ, საავიაციო შემთხვევები და სერიოზული ინციდენტები);

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

გ) პროცესის ეფექტურობას (მაგ., სწავლება, სისტემის გაუმჯობესება).

6. უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორის განსაზღვრისას ავთოსაწარმომ უნდა:

ა) გაითვალისწინოს ავთოსაწარმოში 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, ავთოსაწარმომ 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 ეფუძნებოდეს ხელმისაწვდომი მონაცემების ანალიზს.

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

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

## **მუხლი 19. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ცვლილებების მართვა**

1. ცვლილებების მართვის უზრუნველსაყოფად, ავთოსაწარმომ 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. ავთოსაწარმოს 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 რესტრუქტურისა;
- 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 პირებისა 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 – აღნიშნულ 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 №185 ბრძანებით დამტკიცებული „სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოში დაგეგმილი ცვლილებების ზედამხედველობის წესი“.

6. გარდა ამ მუხლში აღნიშნული მოთხოვნებისა, საავიაციო ტექნიკის საფრენად ვარგისობის მართვის საწარმომ ცვლილებების მართვის დადგენის და განხორციელების პროცესში უნდა გაითვალისწინოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 29 ივლისის №172 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო ტექნიკის საფრენად ვარგისობის მართვის საწარმოს სერტიფიცირების წესი“.

**მუხლი 20. უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესება**

- 1. უსაფრთხოების მართვის სისტემის მუდმივი გაუმჯობესების უზრუნველსაყოფად, ავიასაწარმომ უნდა განხორციელოს 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, რის საფუძველზეც, 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. აღნიშნული შეფასების ფარგლებში 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, რის შედეგადაც უნდა მოხდეს უსაფრთხოების უკვე არსებული დონის გაუმჯობესება.

## **მუხლი 21. შიდა აუდიტი**

1. ავიასაწარმომ უნდა შეიმუშაოს და განახორციელოს 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 ავიასაწარმოს პოლიტიკასთან, პროცესთან და პროცედურებთან;

გ) უსაფრთხოების რისკის კონტროლის ღონისძიების 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 ჰქონდეს შესაბამისი სწავლება, რომელიც, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს შემდეგ საკითხებს:

ა) უსაფრთხოების მართვის სისტემა;

ბ) აუდიტის ტექნიკა;

გ) შესაბამისი კანონმდებლობა.

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

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 თავისი საქმიანობის განხორციელებისას ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაციის მიერ მიწოდებული პროდუქტის ან მომსახურების უსაფრთხოდ გამოყენებაზე.

**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 აღნიშნულის დამადასტურებელი დოკუმენტები;

გ) ქვეკონტრაქტორი ორგანიზაცია უნდა იცნობდეს ავიასაწარმოს უსაფრთხოების მართვის სისტემას და მის პასუხისმგებლობებს 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 ორიენტირებული 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) სპეციფიკური 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 მოთხოვნებს შორის შესაბამისობის მნიშვნელობა;

გ) ხელმძღვანელობის ვალდებულებები;

დ) უსაფრთხოების პოლიტიკის და უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფუნქციონირების ხელშეწყობა;

ე) უსაფრთხოების პოზიტიური კულტურის პოპულარიზაცია;

ვ) ავიასაწარმოს სტრუქტურულ ერთეულებს შორის უსაფრთხოების კუთხით ეფექტური კომუნიკაცია;

ზ) უსაფრთხოების მიზნები, უსაფრთხოების ეფექტურობის ინდიკატორები და მიზნები;

თ) დისციპლინური 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 არსებული 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 ღონისძიების 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.

