

“ЗАТВЕРДЖУЮ”
Директор ТОВ «КСНА»
Є.В. Сокол
2024р.



Товариство з обмеженою відповідальністю «КСНА»
Limited Liability Company "XENA"

КЕРІВНИЦТВО З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ SEFETY MANAGEMENT SYSTEM

Видання 2. Ревізія 02 / Edition 2. Revision 02

Дата перегляду: 10 Січня 2024 року / Revision date: January 10, 2024



Safety Management
System

SMS

Схвалено Державною Авіаційною Службою України
Approved by Ukrainian SAA

ЗАПОРІЖЖЯ 2024



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

УПРАВЛІННЯ ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, тел./факс +38 (044) 351-54-94, E-mail: OPS@avia.gov.ua,
Код ЄДРПОУ 37536026

Директору Товариства з обмеженою
відповідальністю «КСЕНА»

Євгену СОКОЛУ

info@xena.aero

Шановний пане Євгене!

За результатами розгляду управління виконання польотів Державної авіаційної служби України Ревізії № 02 Видання № 02 від 10 лютого 2024 року Керівництва з управління безпекою польотів (SMM) направлених листом від 13 лютого 2024 року № 31 Товариством з обмеженою відповідальністю «КСЕНА» у відповідності до вимог Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року № 682, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за № 1109/32561, в межах компетенції, інформуємо про відсутність зауважень.

Одночасно звертаємо увагу, що необхідно забезпечити своєчасне внесення оновленої інформації до веб-порталу Державіаслужби www.rmd.avia.gov.ua щодо самооцінки впровадження та функціонування системи управління безпекою польотів експлуатанта ТОВ «КСЕНА» згідно Методичних рекомендацій «Методологія оцінювання систем управління», затверджених Наказом Державіаслужби від 06 березня 2020 року № 391.

З повагою

Начальник управління виконання польотів

КЕП

Едуард ДЬОМІН

Дмитро Грицай 067 660 62 38
Dmytro.Grytsay@avia.gov.ua



UB
Державіаслужба
№20/20.2-124-24 від 28.02.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 28.02.2024 10:17
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

Опубліковано одним виданням у двомовному форматі

Товариство з обмеженою відповідальністю «КСЄНА»

Це керівництво є власністю ТОВ «КСЄНА» і будь-яке розкриття його змісту іншим здійснюється конфіденційно. Керівництво не може бути відтворене чи використане будь-якою особою, установою чи компанією без спеціального схвалення і дозволу.

Published in one edition in bilingual format

Limited Liability Company "XENA»

This manual is the property of Limited Liability Company "XENA» and any disclosure of its content to others is given in confidence. Any person, agency or corporation must not reproduce or use it without specific approval or permission.

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	FWD - 1
	Передмова / <i>Foreword</i>			

Передмова

Foreword

1. РОЗРОБЛЕНО	/	1. DEVELOPED BY
Видання 2, Ревізія 02	/	Edition 2, Revision 02
2. ЗАТВЕРДЖЕНО І ВВЕДЕНО В ДІЮ	/	2. APPROVED BY
НАКАЗ № 3 від 12.01.2024		ORDER No. 3 dated 12 .01.2024
3. ВВЕДЕНО НА ЗАМІНУ	/	3. REPLACES
НАКАЗ №005 від 02.09.2021		ORDER No. 005 dated 09.02.2021
НАКАЗ № 35 від 08.06.2022		ORDER No. 35 dated 08.06.2022

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	FWD - 2
	Передмова / <i>Foreword</i>			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	<i>KYBP / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	TOC 1
	<i>Зміст / Table of Contents</i>		

ЗМІСТ

/

TABLE OF CONTENTS

<i>№ section</i>	<i>Name</i>	<i>№ page</i>	<i>№ роз.</i>	<i>Найменування</i>	<i>№ Стор.</i>
	ПЕРЕДМОВА	FWD-1		FOREWORD	FWD-1
	ЗМІСТ	TOC-1		TABLE OF CONTENTS	TOC-1
	ЛИСТ ПОГОДЖЕННЯ	RHA-1		LETTER OF APPROVAL	RHA-1
	ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ	HLD-1		LIST OF HOLDERS	HLD-1
	АРКУШ ОБЛІКУ РЕВІЗІЙ	ROR-1		RECORDS OF REVISIONS	ROR-1
	ПЕРЕЛІК ЧИННИХ СТОРІНОК	LEP-1		LIST OF EFFECTIVE PAGES	LEP-1
0	ВСТУП	0.1-1	0	GENERAL PROVISIONS	0.1-1
0.1	ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	0.1-1	0.1	GENERAL PROVISIONS	0.1-1
	0.1.1 СТВОРЕННЯ КЕРІВНИЦТВА З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ	0.1-1	0.1.1	MAKING OF THE SAFETY MANAGEMENT MANUAL	0.1-1
	0.1.1.1 КОМПЕТЕНТНІ ОРГАНИ	0.1-2	0.1.1.1	COMPETENT AUTHORITIES	0.1-2
	0.1.1.2 ПОПРАВКИ	0.1-2	0.1.1.2	AMENDMENTS	0.1-2
	0.1.1.3 РОЗМІЩЕННЯ ТА РОЗПОВСЮДЖЕННЯ	0.1-2	0.1.1.3	PUBLICATION AND DISTRIBUTION	0.1-2
	0.1.1.4 ДОКУМЕНТУВАННЯ СУБП ТА УПРАВЛІННЯ ДАНИМИ	0.1-4	0.1.1.4	DOCUMENTING THE SMS AND DATA MANAGEMENT	0.1-4
	0.1.1.5 ПОСИЛАННЯ НА ВИКОРИСТАНІ ІНТЕРНЕТ-РЕСУРСИ	0.1-4	0.1.1.5	LINKS TO THE WEB RESOURCES	0.1-4
	0.1.1.6 ПОСИЛАННЯ НА ВИКОРИСТАНІ ПУБЛІКАЦІЇ	0.1-5	0.1.1.6	REFERENCES TO PUBLICATIONS	0.1-5
0.2	ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ	0.2-1	0.2	TERMS AND DEFINITIONS	0.2-1
0.3	АБРЕВІАТУРИ	0.3-1	0.3	ABBREVIATIONS	0.3-1
0.4	ОГЛЯД СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ	0.4-1	0.4	OVERVIEW OF SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	0.4-1
	0.4.1 СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ	0.4-1	0.4.1	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	0.4-1
	0.4.2 СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ МОНІТОРИНГУ ТА ВІДПОВІДНОСТІ	0.4-2	0.4.2	MONITORING AND COMPLIANCE MANAGEMENT SYSTEM	0.4-2
	0.4.3 ІНТЕГРАЦІЯ З СИСТЕМОЮ УПРАВЛІННЯ МОНІТОРИНГУ ТА ВІДПОВІДНОСТІ	0.4-3	0.4.3	INTEGRATION WITH THE MONITORING AND COMPLIANCE MANAGEMENT SYSTEM	0.4-3

		<i>КУБП / SMSM</i>		<i>Page / Стор.</i>	TOC 2
		<i>Зміст / Table of Contents</i>			
0.4.4	СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ АВІАЦІЙНОЮ БЕЗПЕКОЮ	0.4-4	0.4.4	SECURITY MANAGEMENT SYSTEM	0.4-4
0.5	ЗАПИСИ ДІЯЛЬНОСТІ З СУБП	0.5-1	0.5	SMS OPERATIONAL RECORDS	0.5-1
0.5.1	КОМПОНЕНТИ СУБП	0.5-2	0.5.1	SMS COMPONENTS	0.5-2
1	ПОЛІТИКА ТА ЦІЛІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.1-1	1	SAFETY POLICY AND OBJECTIVES	1.1-1
1.1	ЗАЯВА ДИРЕКТОРА АВІАКОМПАНІЇ ПРО ПОЛІТИКУ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.1-1	1.1	LLC "XENA» DIRECTOR STATEMENT ON SAFETY POLICY	1.1-1
1.2	ПОВНОВАЖЕННЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВИЩОГО КЕРІВНИЦТВА ТОВ «КСЕНА»	1.2-1	1.2	AUTHORITIES AND RESPONSIBILITIES OF LLC "XENA" SENIOR MANAGEMENT	1.2-1
1.3	ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ	1.3-1	1.3	SAFETY ACCOUNTABILITY	1.3-1
1.3.1	ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДИРЕКТОРА ТОВ «КСЕНА» ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ	1.3-2	1.3.1	"XENA" LLC ACCOUNTABLE MANADGER FLIHGT SAFETY	1.3-2
1.3.2	ПІДЗВІТНІСТЬ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КЕРІВНИКІВ ТОВ «КСЕНА» ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ	1.3-2	1.3.2	"XENA" LLC MANAGERS' SAFETY ACCOUNTABILITIES AND RESPONSIBILITIES	1.3-2
1.3.3	ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НЕКЕРІВНОГО ПЕРСОНАЛУ ТОВ «КСЕНА» ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ	1.3-5	1.3.3	"XENA" LLC NON-MANAGEMENT PERSONNEL SAFETY RESPONSIBILITY	1.3-5
1.4	ПРИЗНАЧЕННЯ КЛЮЧОВОГО ПЕРСОНАЛУ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-1	1.4	APPOINTMENT OF KEY SAFETY PERSONNEL	1.4-1
1.4.1	КЕРІВНИК З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-1	1.4.1	SAFETY MANAGER	1.4-1
1.4.2	ВІДДІЛ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-3	1.4.2	SAFETY DEPARTMENT	1.4-3
1.4.2.1	ІНСПЕКЦІЯ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-4	1.4.2.1	FLIGHT SAFETY INSPECTION	1.4-4
1.4.2.2	СЛУЖБА ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬОТІВ	1.4-5	1.4.2.2	SEARCH AND RESCUE OPERATIONS SERVICE	1.4-5
1.4.2.3	ВІДДІЛ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ТА СУБП	1.4-5	1.4.2.3	RISK ASSESSMENT AND SMS DEPARTMENT	1.4-5
1.4.2.4	ВІДДІЛ МОНІТОРИНГУ ПОЛЬОТНИХ ДАНИХ	1.4-6	1.4.2.4	FLIGHT DATA MONITORING DEPARTMENT	1.4-6
1.4.3	КОМІТЕТИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-6	1.4.3	SAFETY COMMITTEES	1.4-6
1.4.3.1	РАДА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-7	1.4.3.1	SAFETY REVIEW BOARD	1.4-7
1.4.3.2	КОМІСІЯ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-8	1.4.3.2	SAFETY COMMISSION	1.4-8
1.4.3.3	ГРУПА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-8	1.4.3.3	SAFETY ACTION GROUP	1.4-8
1.4.3.4	ПРЕДСТАВНИКИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	1.4-10	1.4.3.4	SAFETY REPRESENTATIVE	1.4-10

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	TOC 3
	<i>Зміст / Table of Contents</i>		

1.4.4	ВІДДІЛ МОНІТОРИНГУ ІНСПЕКЦІЇ	1.4-11	1.4.4	DEPARTMENT OF MONITORING INSPECTIONS	1.4-11
1.5	КУЛЬТУРА З БЕЗПЕКИ	1.5-1	1.5	SAFETY CULTURE	1.5-1
1.6	ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ	1.6-1	1.6	EMERGENCY RESPONSE PLAN	1.6-1
2	УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	2.1-1	2	SAFETY RISK MANAGEMENT	2.1-1
2.1	ВИЯВЛЕННЯ ЗАГРОЗ	2.1-1	2.1	HAZARD IDENTIFICATION	2.1-1
2.1.1	ЗАГРОЗИ І НАСЛІДКИ. ТИПИ ТА ГРУПИ ЗАГРОЗ	2.1-2	2.1.1	HAZARDS AND CONSEQUENCES. TYPES AND GROUPS OF HAZARDS	2.1-2
2.1.2	МЕТОДИКИ ВИЯВЛЕННЯ ФАКТОРІВ НЕБЕЗПЕК	2.1-4	2.1.2	HAZARD IDENTIFICATION METHODS	2.1-4
2.1.3	ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ВИЯВЛЕННЯ ФАКТОРІВ НЕБЕЗПЕКИ	2.1-5	2.1.3	HAZARD IDENTIFICATION SOURCES	2.1-5
2.1.4	ПЕРЕДВІСНИКИ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	2.1-6	2.1.4	SAFETY PRECURSORS	2.1-6
2.1.5	ЗАГРОЗИ, ПОВ'ЯЗАНІ ІЗ ІНТЕРФЕЙСОМ СУБП ЗОВНІШНІХ ОРГАНІЗАЦІЙ	2.1-8	2.1.5	HAZARDS RELATED TO SMS INTERFACE OF THIRD-PARTY ORGANISATIONS	2.1-8
2.1.6	ПРОЦЕДУРА ВИЯВЛЕННЯ ЗАГРОЗ	2.1-8	2.1.6	HAZARD IDENTIFICATION PROCEDURE	2.1-8
2.1.7	ЗВІТУВАННЯ ПРО ЗАГРОЗИ ТА ПОДІЇ	2.1-10	2.1.7	REPORTING HAZARDS AND EVENTS	2.1-10
2.1.8	ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАНИХ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ – ПРОГРАМА ASL	2.1-15	2.1.8	ELECTRONIC SAFETY DATABASE - ASL	2.1-15
2.1.9	ПОЛІТИКА КОНФІДЕНЦІЙНОСТІ	2.1-17	2.1.9	PRIVACY POLICY	2.1-17
2.1.10	ПОРЯДОК РОБОТИ З ПОВІДОМЛЕННЯМИ З БП В ASL	2.1-19	2.1.10	SAFETY REPORTS PROCESSING IN ASL	2.1-19
2.2	ОЦІНКА РИЗИКІВ ТА ПОМ'ЯКШУЮЧИ ДІЇ ЩОДО РИЗИКІВ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	2.2-1	2.2	RISK ASSESSMENT AND MITIGATION OF SAFETY RISKS	2.2-1
2.2.1	ВІРОГІДНІСТЬ РИЗИКУ	2.2-1	2.2.1	RISK PROBABILITY	2.2-1
2.2.2	СЕРІЙОЗНІСТЬ РИЗИКУ	2.2-3	2.2.2	RISK SEVERITY	2.2-3
2.2.3	ОЦІНКА ТА ПРИЙНЯТНІСТЬ РИЗИКУ	2.2-5	2.2.3	RISK ASSESSMENT AND ACCEPTANCE	2.2-5
2.2.4	ПОМ'ЯКШЕННЯ ТА КОНТРОЛЬ РИЗИКУ	2.2-8	2.2.4	RISK MITIGATION AND CONTROL	2.2-8
2.2.5	ОЦІНКА ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ, ЩО ВПЛИВАЄ НА РИЗИК	2.2-11	2.2.5	ASSESSMENT OF HUMAN FACTOR ASSOCIATED WITH RISK	2.2-11
2.2.6	ПЕРЕГЛЯД ОЦІНКИ РИЗИКІВ З БП	2.2-12	2.2.6	REVIEW OF SAFETY RISK ASSESSMENTS	2.2-12
2.3	ДОКУМЕНТУВАННЯ ЗАГРОЗ ТА РИЗИКІВ	2.3-1	2.3	HAZARDS AND RISKS DOCUMENTING	2.3-1
2.3.1	ФОРМА ОЦІНКИ РИЗИКУ БП	2.3-1	2.3.1	SAFETY RISK ASSESSMENT FORM	2.3-1

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	TOC 4
	Зміст / <i>Table of Contents</i>			

2.3.2	ПЕРЕЛІК ЗАГРОЗ (HAZARD LOG)	2.3-2	2.3.2	HAZARD LOG	2.3-2
2.3.3	ДОКУМЕНТАЦІЯ ЩОДО SPI	2.3-2	2.3.3	SPI DOCUMENTATION	2.3-2
2.3.4	ПРОТОКОЛИ ЗАСІДАНЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	2.3-3	2.3.4	MINUTES OF SAFETY MEETINGS	2.3-3
2.3.5	ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ БП	2.3-3	2.3.5	SAFETY PERFORMANCE EVALUATION	2.3-3
2.4	ЗАХИСТ ДАНИХ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ, ІНФОРМАЦІЇ ТА ПОВ'ЯЗАНИХ ДЖЕРЕЛ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	2.4-1	2.4	PROTECTION OF SAFETY DATA, INFORMATION AND RELATED SAFETY SOURCES	2.4-1
3	ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	3.1-1	3	SAFETY ASSURANCE	3.1-1
3.1	МОНІТОРИНГ І ВИМІРЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	3.1-1	3.1	SAFETY MONITORING AND MEASUREMENT	3.1-1
3.1.1	ВНУТРІШНІЙ АУДИТ І КРИТЕРІЇ ЕФЕКТИВНОСТІ SRM	3.1-2	3.1.1	INTERNAL AUDIT AND SRM EFFECTIVENESS CRITERIA	3.1-2
3.1.2	МОНІТОРИНГ ЕФЕКТИВНОСТІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	3.1-4	3.1.2	SAFETY PERFORMANCE MONITORING	3.1-4
3.1.2.1	ІНДИКАТОРИ ЕФЕКТИВНОСТІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ (SPI)	3.1-6	3.1.2.1	SAFETY PERFORMANCE INDICATORS (SPI)	3.1-6
3.1.2.2	ЦІЛЬОВІ ПОКАЗНИКИ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ (SPT)	3.1-9	3.1.2.2	SAFETY PERFORMANCE TARGET (SPT)	3.1-9
3.1.2.3	ТРИГЕРИ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	3.1-10	3.1.2.3	SAFETY TRIGGERS	3.1-10
3.2	ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПОСТАЧАЛЬНИКІВ ПОСЛУГ	3.2-1	3.2	SAFETY ASSURANCE OF SERVICE PROVIDERS	3.2-1
3.3	УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ	3.3-1	3.3	MANAGEMENT OF CHANGES	3.3-1
3.4	ПОСТІЙНЕ ПОКРАЩЕННЯ СУБП	3.4-1	3.4	CONTINUED IMPROVEMENT OF SMS	3.4-1
4	ПРОПАГАНДА ТА ПРОСУВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	4.1-1	4	PROMOTION OF SECURITY	4.1-1
4.1	ПРОПАГАНДА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	4.1-1	4.1	FLIGHT SAFETY PROMOTION	4.1-1
4.1.1	ПІДГОТОВКА ТА КВАЛІФІКАЦІЯ	4.1-1	4.1.1	TRAINING AND QUALIFICATION	4.1-1
4.1.2	НОРМАТИВНІ ПОЛОЖЕННЯ	4.1-1	4.1.2	REGULATORY PROVISIONS	4.1-1
4.1.3	НАВЧАННЯ З СУБП	4.1-2	4.1.3	SMS TRAINING	4.1-2
4.1.4	ВНУТРІШНЄ НАВЧАННЯ З СУБП	4.1-3	4.1.4	INTERNAL SMS TRAINING	4.1-3
4.1.4.1	НАВЧАННЯ КЕРІВНОГО ПЕРСОНАЛУ З СУБП	4.1-5	4.1.4.1	SMS TRAINING FOR MANAGEMENT PERSONNEL	4.1-5
4.1.4.2	НАВЧАННЯ ПЕРСОНАЛУ ВІДДІЛУ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ТА СУБП	4.1-6	4.1.4.2	TRAINING OF RISK ASSESSMENT AND SMS DEPARTMENT PERSONNEL	4.1-6

	<i>KYBP / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	TOC 5
	<i>Зміст / Table of Contents</i>		

4.1.4.3	НАВЧАННЯ З СУБП ПОСТАЧАЛЬНИКІВ ПОСЛУГ	4.1-7	4.1.4.3	SMS TRAINING FOR SERVICE PROVIDERS	4.1-7
4.1.4.4	ДОКУМЕНТИ НАВЧАННЯ З СУБП	4.1-7	4.1.4.4	SMS TRAINING RECOORDERS	4.1-7
4.2	ЗАСОБИ КОМУНІКАЦІЇ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	4.2-1	4.2	SAFETY COMMUNICATION	4.2-1
5	ДОДАТКИ. ФОРМИ І ПРОЦЕДУРИ СУБП	5.1-1	5	APPEDIXES. SMS FORMS AND PROCEDURES	5.1-1
5.1	ПЕРЕЛІК СТАНДАРТНИХ ФОРМ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ	5.1-3	5.1	LIST OF REFERENCED STANDARD FORMS	5.1-3
5.2	ПРОЦЕДУРИ З СУБП	5.2-1	5.2	SMS PROCEDURES	5.2-1

	<i>KYBП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	TOC 6
	<i>Зміст / Table of Contents</i>		

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

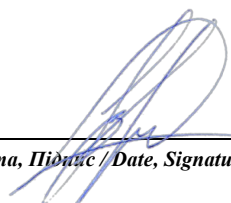
	КУБП / SMSM		Page / Стор.	RHA-1
	Лист погодження / Letter of approval			

Лист погодження

Letter of approval

COORDINATED BY /
ПОГОДЖЕНО:

Заст. директора з якості та
моніторингу відповідності /
Monitoring and Compliance Manager

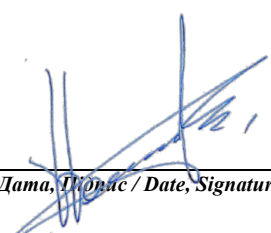


(Дата, Підпис / Date, Signature)

В.А. Курсон
V. Kurson

РОЗРОБЛЕНО:
DEVELOPED BY

Заст. директора з безпеки
польотів / **Flight Safety Manager**



(Дата, Підпис / Date, Signature)

Д. Ю. Денисенко
D. Denysenko

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	RHA-2
	Лист погодження / Letter of approval			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	HLD -1
	Перелік утримувачів / <i>List of holders</i>			

Перелік утримувачів

List of holders

<i>№ копії / Copy</i>	<i>Підрозділ / Department</i>	<i>Вид копії / Kind of Copy</i>
1.	Уповноважений Авіаційний Орган України /	Контролюєма друкована копія
	<i>Authorized UA SAA</i>	
2.	PDF-версія, яка розміщена в електронній	Контролюєма електронна
	бібліотеці авіакомпанії / <i>PDF version</i>	
	<i>on Electronic Flight Bag (EFB)</i>	<i>Copy</i>
3.	<i>Відділ Безпеки польотів</i>	Контролюєма друкована копія
	<i>/ Flight Safety (SMS) Division</i>	

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	HLD -2
	Перелік утримувачів / List of holders			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SSM		Page / Стор.	ROR 1
	Аркуш обліку ревізій /Records of revisions			

Аркуш обліку ревізій

Records of revisions

Revision № / № Ревізії	Section № / № Розділу	Page № / № Сторінки	Revision basis (order and background) / Підстава ревізії (реквізити наказу і причини розробки поправок)	Date / Дата ревізії	Signature / Підпис відповідального
00	всі	всі	Видання 2	05.05.2022	В.А. Курсон
01	—	ROR 1	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	LEP - 1	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	TOC 1	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	0.1-3	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	0.1-4	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	0.1-5	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	0.1-6	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
01	—	0.1-7	Видання 2	20.09.2022	В.А. Курсон
02	—	FWD-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	FWD-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	TOC-3	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	TOC-4	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	TOC-5	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	RHA-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	RHA-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	HLD -1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	HLD-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	ROR-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	ROR-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	LEP-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	LEP-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	LEP-3	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	0.1-1-0.1-9	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	0.2-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	0.4-4-0.4-6	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	1.3-5	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	1.4-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	1.4-5	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	1.4-12	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	1.6-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	2.1-6-2.1-21	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	3.1-2	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	3.1-7-3.1-13	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	4.1-1-4.1-9	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	4.2-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	5.1-2-5.1-3	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	5.1-10-5.1-29	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	5.2-1	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон
02	—	5.2-12-5.2-13	Видання 2	10.01.2024	В.А. Курсон

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	ROR 2
	Аркуш обліку ревізій /Records of revisions			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	LEP - 1
	Перелік діючих сторінок / List of effective pages			

Перелік чинних сторінок

List of valid pages

<i>№ Page / Стор.</i>	<i>Revision number / Номер ревізії</i>	<i>Revision date / Дата ревізії</i>		<i>№ Page / Стор.</i>	<i>Revision number / Номер ревізії</i>	<i>Revision date / Дата ревізії</i>
FWD - 1	02	10.01.2024		2.2-3	00	05.05.2022
FWD - 2	02	10.01.2024		2.2-4	00	05.05.2022
TOC - 1	01	20.09.2022		2.2-5	00	05.05.2022
TOC - 2	00	10.01.2024		2.2-6	00	05.05.2022
TOC - 3	02	10.01.2024		2.2-7	00	05.05.2022
TOC - 4	02	10.01.2024		2.2-8	00	05.05.2022
TOC - 5	02	10.01.2024		2.2-9	00	05.05.2022
TOC - 6	02	10.01.2024		2.2-10	00	05.05.2022
RHA - 1	02	10.01.2024		2.2-11	00	05.05.2022
RHA - 2	02	10.01.2024		2.2-12	00	05.05.2022
HLD - 1	02	10.01.2024		2.2-13	00	05.05.2022
HLD - 2	02	10.01.2024		2.3-1	00	05.05.2022
ROR - 1	02	10.01.2024		2.3-2	00	05.05.2022
ROR - 2	02	10.01.2024		2.3-3	00	05.05.2022
ROR - 3	02	10.01.2024		2.4-1	00	05.05.2022
LEP - 1	02	10.01.2024		2.4-2	00	05.05.2022
LEP - 2	02	10.01.2024		2.4-3	00	05.05.2022
LEP - 3	02	10.01.2024		3.1-1	00	05.05.2022
0.1-1	02	10.01.2024		3.1-2	02	10.01.2024
0.1-2	02	10.01.2024		3.1-3	00	05.05.2022
0.1-3	02	10.01.2024		3.1-4	00	05.05.2022
0.1-4	02	10.01.2024		3.1-5	00	05.05.2022
0.1-5	02	10.01.2024		3.1-6	00	05.05.2022
0.1-6	02	10.01.2024		3.1-7	02	10.01.2024
0.1-7	02	10.01.2024		3.1-8	02	10.01.2024
0.1-8	02	10.01.2024		3.1-9	02	10.01.2024
0.1-9	02	10.01.2024		3.1-10	02	10.01.2024
0.2-1	02	10.01.2024		3.1-11	02	10.01.2024
0.2-2	00	05.05.2022		3.1-12	02	10.01.2024
0.2-3	00	05.05.2022		3.1-13	02	10.01.2024
0.2-4	00	05.05.2022		3.2-1	00	05.05.2022
0.2-5	00	05.05.2022		3.2-2	00	05.05.2022
0.2-6	00	05.05.2022		3.3-1	00	05.05.2022
0.3-1	00	05.05.2022		3.3-2	00	05.05.2022
0.3-2	00	05.05.2022		3.3-3	00	05.05.2022
0.4-1	00	05.05.2022		3.3-4	00	05.05.2022
0.4-2	00	05.05.2022		3.4-1	00	05.05.2022
0.4-3	00	05.05.2022		3.4-2	00	05.05.2022
0.4-4	02	10.01.2024		3.4-3	00	05.05.2022
0.4-5	02	10.01.2024		3.4-4	00	05.05.2022
0.4-6	02	10.01.2024		3.4-5	00	05.05.2022
0.5-1	00	05.05.2022		4.1-1	02	10.01.2024
0.5-2	00	05.05.2022		4.1-2	02	10.01.2024
0.5-3	00	05.05.2022		4.1-3	02	10.01.2024
0.5-4	00	05.05.2022		4.1-4	02	10.01.2024
1.1-1	00	05.05.2022		4.1-5	02	10.01.2024
1.1-2	00	05.05.2022		4.1-6	02	10.01.2024
1.2-1	00	05.05.2022		4.1-7	02	10.01.2024
1.2-2	00	05.05.2022		4.1-8	02	10.01.2024
1.2-3	00	05.05.2022		4.1-9	02	10.01.2024

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	LEP - 2
	Перелік діючих сторінок / List of effective pages			

1.2-4	00	05.05.2022	4.2-1	02	10.01.2024
1.3-1	00	05.05.2022	4.2-2	00	05.05.2022
1.3-2	00	05.05.2022	4.2-3	00	05.05.2022
1.3-3	00	05.05.2022	5.1-1	00	05.05.2022
1.3-4	00	05.05.2022	5.1-2	02	10.01.2024
1.3-5	02	10.01.2024	5.1-3	02	10.01.2024
1.3-6	00	05.05.2022	5.1-4	00	05.05.2022
1.4-1	00	05.05.2022	5.1-5	00	05.05.2022
1.4-2	02	10.01.2024	5.1-6	00	05.05.2022
1.4-3	00	05.05.2022	5.1-7	00	05.05.2022
1.4-4	00	05.05.2022	5.1-8	00	05.05.2022
1.4-5	02	10.01.2024	5.1-9	00	05.05.2022
1.4-6	00	05.05.2022	5.1-10	02	10.01.2024
1.4-7	00	05.05.2022	5.1-11	02	10.01.2024
1.4-8	00	05.05.2022	5.1-12	02	10.01.2024
1.4-9	00	05.05.2022	5.1-13	02	10.01.2024
1.4-9	00	05.05.2022	5.1-14	02	10.01.2024
1.4-10	00	05.05.2022	5.1-15	02	10.01.2024
1.4-11	00	05.05.2022	5.1-16	02	10.01.2024
1.4-12	02	10.01.2024	5.1-17	02	10.01.2024
1.4-13	00	05.05.2022	5.1-18	02	10.01.2024
1.5-1	00	05.05.2022	5.1-19	02	10.01.2024
1.5-2	00	05.05.2022	5.1-20	02	10.01.2024
1.5-3	00	05.05.2022	5.1-21	02	10.01.2024
1.5-4	00	05.05.2022	5.1-22	02	10.01.2024
1.5-5	00	05.05.2022	5.1-23	02	10.01.2024
1.6-1	02	10.01.2024	5.1-24	02	10.01.2024
1.6-2	00	05.05.2022	5.1-25	02	10.01.2024
1.6-3	00	05.05.2022	5.1-26	02	10.01.2024
1.6-4	00	05.05.2022	5.1-27	02	10.01.2024
1.6-5	00	05.05.2022	5.1-28	02	10.01.2024
2.1-2	00	05.05.2022	5.1-29	02	10.01.2024
2.1-2	00	05.05.2022	5.2-1	02	10.01.2024
2.1-3	00	05.05.2022	5.2-2	00	05.05.2022
2.1-4	00	05.05.2022	5.2-3	00	05.05.2022
2.1-5	00	05.05.2022	5.2-4	00	05.05.2022
2.1-6	02	10.01.2024	5.2-5	00	05.05.2022
2.1-7	02	10.01.2024	5.2-6	00	05.05.2022
2.1-8	02	10.01.2024	5.2-7	00	05.05.2022
2.1-9	02	10.01.2024	5.2-8	00	05.05.2022
2.1-20	02	10.01.2024	5.2-9	00	05.05.2022
2.1-21	02	10.01.2024	5.2-10	00	05.05.2022
2.1-22	02	10.01.2024	5.2-11	00	05.05.2022
2.1-23	02	10.01.2024	5.2-12	02	10.01.2024
2.1-24	02	10.01.2024	5.2-13	02	10.01.2024
2.1-25	02	10.01.2024			
2.1-26	02	10.01.2024			
2.1-27	02	10.01.2024			
2.1-28	02	10.01.2024			
2.1-29	02	10.01.2024			
2.1-20	02	10.01.2024			
2.1-21	02	10.01.2024			
2.2-1	00	05.05.2022			
2.2-2	00	05.05.2022			

	КУБП / SSM		Page / Стор.	LEP - 3
	Перелік діючих сторінок / List of effective pages			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	KYБП / SMSM	Page / Стор.	0.1-1
	0. Вступ / 0. General Provision		

0 ВСТУП

0 GENERAL PROVISIONS

0.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

0.1. GENERAL PROVISIONS

0.1.1. СТВОРЕННЯ КЕРІВНИЦТВА З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ

0.1.1. MAKING OF THE SAFETY MANAGEMENT MANUAL

Основною метою Керівництва з управління безпекою польотів Товариство з обмеженою відповідальністю «КСЕНА» (далі в тексті «SMM») є встановлення ключових положень для обміну інформацією з безпеки польотів у межах всієї авіакомпанії: процесів та процедур системи управління безпекою польотів (далі в тексті «СУБП») та документування СУБП, включаючи політику з безпеки польотів, цілі й індивідуальну відповідальність за безпеку польотів.

The key goal of the Limited Liability Company "XENA» Safety Management Manual (the "SMM") is to provide key provisions to exchange information about safety within the company: processes and procedures of the Safety Management System (the "SMS") and SMS documenting, including safety policy, objectives and individual responsibility for safety.

Буквений код «SMM» вживається для ідентифікації цього керівництва в ТОВ «КСЕНА» (далі в тексті ТОВ «КСЕНА»).

The letter code "SMM" is used for this Manual identification at Limited Liability Company "XENA» (the "LLC "XENA").

Дія SMM розповсюджується на:

The SMM is extended to:

 ТОВ «КСЕНА», як експлуатанта, що виконує комерційні повітряні перевезення та спеціалізовані роботи;

 The LLC "XENA» as an Operator performs commercial air operations and specialized works;

 Організацію з управління підтриманням льотної придатності ТОВ «КСЕНА».

 The LLC "XENA» Continuing Airworthiness Management Organization.

SMM видається двома мовами: українською та англійською.

SMM published in two languages: Ukrainian and English.

ТОВ «КСЕНА» забезпечує затвердження SMM та змін до нього до Державної авіаційної служби України.

LLC "XENA» provides SMM and its revisions approval by UA SAA.

 У випадку будь-яких помилок, упущень або покращень, чекаємо на зворотній зв'язок за адресою sms@xena.aero

 In case of any mistakes, omissions or improvements waiting for feedback of users on sms@xena.aero

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.1-2
	0. Вступ / 0. General Provision			

0.1.1.1 КОМПЕТЕНТНІ ОРГАНИ

Усе міжнародне авіаційне співтовариство приділяє першочергову увагу безпечному обслуговуванню та виконанню польотів в цивільній авіації. Тому вимагає впровадження та ефективного функціонування системи управління безпекою польотів у авіакомпаніях.

Зміст SMM базується на вимогах стандартів та рекомендованої практики ICAO, IATA, EASA та Державної авіаційної служби України.

0.1.1.2 ПОПРАВКИ

SMM переглядається та оновлюється принаймні один раз на один рік.

У разі внесення будь-яких змін або поправок до SMM, ці зміни узгоджуються з керівником з безпеки польотів, затверджуються директором ТОВ «КСЕНА» та схвалюються в Державної авіаційної служби України.

Будь-яка зміна або поправка визначає номер відповідного розділу SMM та публікується начальником відділу оцінки ризиків та СУБП

Начальник відділу оцінки ризиків та СУБП відповідає за оновлення та процес затвердження SMM.

0.1.1.3 РОЗМІЩЕННЯ ТА РОЗПОВСЮДЖЕННЯ

У друкованому вигляді існують два екземпляри SMM:

 Головний примірник, що зберігається у Керівника з БП;

 копія №1, яка надається до Державної авіаційної служби України.

0.1.1.1 COMPETENT AUTHORITIES

All aviation community shall give priority to the safe operation and performance of flights in civil aviation. Therefore, it requires implementation and effective operation of SMS by airlines.

The contents of the SMM based on ICAO, IATA, EASA and UA SAA standards and recommended practices requirements.

0.1.1.2 AMENDMENTS

It is planned that the SMM will be reviewed and revised at least once every once a year.

Safety Manager, LLC "XENA» Director and the UA SAA shall approve any amendments or changes to the SMM.

Any amendment or modification shall refer to the relevant section of the SMM and shall be published by the Head of Risk Assessment and SMS Department.

Head of Risk Assessment and SMS Department is responsible for up-to- date and approval process for SMM.

0.1.1.3 PUBLICATION AND DISTRIBUTION

Two copies of the SMM are in printed form:

 master copy kept by Safety Manager;

 copy #1 kept by UA SAA.

	КУБП / SMM		Page / Стор.	0.1-3
	0. Вступ / 0. General Provision			

В електронному вигляді SMM:

 зберігається у вільному доступі для всього персоналу ТОВ «КСНА» в електронній бібліотеці на внутрішньому сайті [OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com);

 може бути наданий на вимогу компетентних авіаційних органів інших держав та організацій після дозволу Керівника з безпеки польотів.

 Повідомлення про будь-які зміни, внесені до SMM розповсюджується серед усіх керівників та працівників, відповідальних за ведення документообігу ТОВ «КСНА» шляхом розсилки електронних листів на групові адреси:

[OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com);

Вимоги до оформлення, обліку, розповсюдження, зберігання та знищення SMM описані в Стандарті нормативної бази авіакомпанії.

Відповідальність за виконання персоналом ТОВ «КСНА» положень SMM лежить на директорові ТОВ «КСНА»

0.1.1.4 ДОКУМЕНТУВАННЯ СУБП ТА УПРАВЛІННЯ ДАНИМИ

Заст. директора з безпеки польотів відповідає за належне документування стосовно СУБП, що включає:

 Документування та оприлюднення політики, цілей та процедур;

 Визначення нормативної бази, що регулює діяльність стосовно СУБП і знаходиться в електронній бібліотеці ТОВ «КСНА» OneDrive;

SMM in electronic form:

 is in free access for all LLC "XENA» personnel in electronic library on LLC "XENA» internal website [OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com);

 can be provided upon competent aviation authorities of other countries and organizations request after Safety Manager permission.

 Notices of any SMM amendments shall be given to all senior managers and personnel responsible for the LLC "XENA» paperwork by sending electronic letters to the following collective addresses:

[OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com);

Requirements to writing, registration, distribution, keeping and destruction of the SMM are described in the Regulatory Documentation Manual.

Responsibility for compliance of LLC "XENA» personnel with the SMM shall be on the LLC "XENA» Director.

0.1.1.4 DOCUMENTING THE SMS AND DATA MANAGEMENT

The Safety Manager shall be responsible for the SMS documentation, including:

 Documentation and disclosure of the company's policy, goals and procedures;

 Definition of the legislative framework applicable to the SMS and kept in LLC "XENA» electronic library OneDrive;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	0.1-4
	0. Вступ / 0. General Provision			

 Контроль чинності документів, пов'язаних з безпекою польотів;

 Оперативне видалення застарілих документів;

 Проведення періодичних переглядів SMM;

Зберігання даних, пов'язаних з безпекою польотів, протоколів засідань з безпеки польотів, інформацію про загрози та оцінку ризиків, управління ризиками, коригуючі заходи, розслідування інцидентів та аварій, а також звіти про аудити та ін.

0.1.1.5 ПОСИЛАННЯ НА ВИКОРИСТАНІ ІНТЕРНЕТ-РЕСУРСИ

1) <https://futuresky-safety.eu/>

2) <https://avia.gov.ua/>

3) <https://rmd.avia.gov.ua/>

4) <http://nbaai.gov.ua/>

5) <https://www.icao.int/>

6) <https://www.iata.org/>

0.1.1.6 ПОСИЛАННЯ НА ВИКОРИСТАНІ ПУБЛІКАЦІЇ

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 1. Видача свідоцтва авіаційному персоналу.

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 6. Експлуатація повітряних суден.

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 8. Льотна придатність повітряних суден.

 Control of validation of safety documents;

 Timely removing of outdated documents;

 Periodical revision of the SMM;

Keeping safety-related records, minutes of safety-related meetings, information about hazards and risk assessment, risk management, corrective actions, review of incidents and accidents, and audit reports and other.

0.1.1.5 LINKS TO THE WEB RESOURCES

7) <https://www.easa.europa.eu>

8) <https://www.skybrary.aero/>

9) <https://www.casa.gov.au/>

10) <https://flightsafety.org>

11) <https://avherald.com>

12) <https://lessonslearned.faa.gov/transport.cfm>

0.1.1.6 REFERENCES TO PUBLICATIONS

 ICAO Convention, Annex 1 Personnel Licensing.

 ICAO Convention, Annex 6. Operation of Aircraft.

 ICAO Convention, Annex 8. Airworthiness of Aircraft.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.1-5
	0. Вступ / 0. General Provision			

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 11.

 ICAO Convention, Annex 11.

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 13. Розслідування авіаційних подій та інцидентів.

 ICAO Convention, Annex 13. Aircraft Accident and Incident Investigation.

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 14.

 ICAO Convention, Annex 14.

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 17.

 ICAO Convention, Appendix 17.

 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію. Додаток 19.

 ICAO Convention, Annex 19.

 Керівництво ICAO з управління безпекою польотів (Док 9859, 4 видання).

 ICAO Safety Management Manual (DOC 9859 edition 4).

 Doc 10084 Керівництво з оцінки факторів ризику для польотів цивільних повітряних суден над зонами конфліктів та поблизу них

 Doc 10084 Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones

 EUR Doc 019 NAT Doc 006, Part II Volcanic Ash Contingency Plan. European and North Atlantic Regions ***Edition 2.2.0 — January 2024 Corrigendum***

 EUR Doc 019 NAT Doc 006, Part II Volcanic Ash Contingency Plan. European and North Atlantic Regions ***Edition 2.2.0 — January 2024 Corrigendum***

Документи IATA

IATA Documents

 Керівництво зі стандартів IOSA

 IOSA Standards Manual

 Довідкове керівництво IATA

 IATA Reference Manual for Audit Programs

Документи EASA

EASA Documents

 CR № 965/2012 про технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації

 Commission Regulation (EU) No 965/2012 about technical requirements and administrative procedures related to air operations

 Зведена версія Вимог щодо льотної експлуатації

 Easy Access Rules for Air Operations

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.1-6
	0. Вступ / 0. General Provision			

 CR № 452/2014 про технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації експлуатантів третіх країн

 Зведена версія Вимог щодо льотної експлуатації експлуатантами третіх країн

 Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III – Part-ORO

Документи UK CAA

CAA CAP 795:2015 Система управління безпекою польотів – інструктивний матеріал для організацій

Документи Державної авіаційної служби України.

 Наказ №682 від 05.07.2018 Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»

 Наказ №52 від 30.01.2015 Про методологію аналізу подій

 ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА з безпеки польотів, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 червня 2021 р. № 656-р

 Наказ №1817 від 27.12.2019 Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»

 Наказ № 396 від 29.03.2019 «Про затвердження Примірного Переліку подій в

 Commission Regulation (EU) No 452/2014 about technical requirements and administrative procedures related to air operations of third country operators

 Easy Access Rules for Third Country Operators

 Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III – Part-ORO

UK CAA Documents

CAA CAP 795:2015 Safety Management Systems (SMS) guidance for organisations

UA SAA Documents

 Order No 682 dated 05.07.2018

 Order No 52 dated 30.01.2015

 State Safety Programme

 Order No 1817 dated 27.12.2019

 Order No 396 dated 29.03.2019

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.1-7
	0. Вступ / 0. General Provision			

галузі цивільної авіації, які підлягають сповіщенню»

 Наказ №356 від 17.06.2020 Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України

Документи ТОВ «КСЕНА»

 Процедура розробки та супроводження нормативних документів

 Стандарт нормативної бази авіакомпанії

 Керівництво з моніторингу та відповідності

 Програма аналізу польотних даних

 Інструкція користувача бази даних з безпеки польотів

Електронна база даних

В ТОВ «КСЕНА» створена і ведеться електронна база даних (далі – ЕБД), яка є доступною для уповноваженого органу. ЕБД в реальному часі дає можливість користувачам оцінити стан безпеки польотів в ТОВ «КСЕНА» та її структурних підрозділів щодо забезпечення належного рівня безпеки польотів.

Відповідальним за ведення ЕБД є Заст. директора з Безпеки польотів. ЕБД заповнюється за трьома напрямками:

 база даних експлуатанта;

 база даних організації з підтримання льотної придатності;

 Order No 356 dated 17.06.2020

Documents LLC "XENA"

 the procedure for the development and maintenance of regulatory documents

 Airline Regulatory Framework Standard

 Compliance Monitoring Manual

 Flight data analysis program

 Safety Management Database User Guide

Electronic data base

LLC "XENA" has created and maintains an electronic database (hereinafter - EDB), which is accessible to the authorized body. The EDB in real time enables users to assess the state of flight safety at LLC "XENA" and its structural divisions in terms of ensuring the appropriate level of flight safety.

The Flight Safety Manager is responsible for conducting the EDB.

EDB is filled in three directions:

 operator database;

 airworthiness organization organization database;

 * база даних організації з технічного обслуговування.

 * database of the maintenance organization.

 ПРИМІТКА:

* Предмет договору № № 22/12-23 від 22.12.2023 р. ПрАТ «АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА» надає послуги для ТОВ «КСЕНА» роботи з технічного обслуговування повітряних суден які експлуатує ТОВ «КСЕНА»

 NOTE:

* The subject of contract No. 22/12-23 dated 22.12.2023 PJSC "AIRCOMPANY CONSTANTA" provides services for LLC "XENA» for the maintenance of aircraft operated by LLC "XENA»

Внесок Курси адміністратор РМД

 РМД Співзв'язана з БП Особистий кабінет

Мої суб'єкти

ТОВ «КСЕНА» (UA145.0059)

Детальніше

ТОВ «КСЕНА» (UAMG.0113)

Детальніше

ТОВ «КСЕНА» (258)

Детальніше

Україна  Go

Державна авіаційна служба України
Відділ управління рейсами
+380 (44) 351 53 35
info@ua.gov.ua

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.2-1
	0. Вступ / 0. General Provision			

0.2 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

SMM розроблений з максимально можливою узгодженістю у визначенні термінів, які використовуються у різних галузевих документах. Однак непослідовність може існувати і користувачі повинні розуміти, що, якщо такі протиріччя існують, то здоровий глузд повинен взяти гору при забезпеченні інтерпретації.

У SMM терміни взяті з нормативних документів ICAO, IATA, EASA або Державної авіаційної служби України, подані в алфавітному порядку (англійська) й мають наступні значення:

✍ **Прийнятний рівень показників безпеки (ALoSP).** Мінімальний рівень безпеки цивільної авіації в державі, як визначено в її державній програмі з безпеки, або постачальника послуг, як визначено в його системі управління безпекою, виражений в індикаторах ефективності безпеки та цільових показниках безпеки;

✍ **Авіаційна подія.** Подія, пов'язана з використанням ПС, яка має місце з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули ПС, і під час якої будь-яка особа отримує тілесні ушкодження із смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження або ПС одержує пошкодження чи руйнування конструкції. Авіаційні події поділяються на катастрофи та аварії;

✍ **Підзвітність.** У контексті СУБП, підзвітність означає остаточну відповідальність за ефективність безпеки, як на загальному рівні СУБП (президент), так і на рівні конкретного продукту та / або

0.2 TERMS AND DEFINITIONS

The SMM has been prepared with the highest possible consistency in the terms and definitions used in various applicable documents. However, inconsistency might be possible, and users are advised that if this is a case, then construction should be governed by common sense.

Terms used in the SMM are taken from the official documents of ICAO, IATA, EASA or UA SAA, are listed by English alphabetic order and have the following meanings:

✍ **Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP).** The minimum level of safety performance of civil aviation in a State, as defined in its state safety program, or of a service provider, as defined in its safety management system, expressed in terms of safety performance targets and safety performance indicators;

✍ **Accident.** An event involving the operation of an aircraft which takes place from the moment any person boarding with the intention to fly until all persons on board have left the aircraft and during which any the person receives fatal injuries or serious bodily injuries or the aircraft receives damage or destruction of the structure. Aviation events are divided into catastrophes and accidents;

✍ **Accountability.** In the context of the SMS, accountability means being ultimately responsible for safety performance, whether at the overall SMS level (accountable executive)

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.2-2
	0. Вступ / 0. General Provision			

процесу (інші відповідні члени вищого керівництва);

✍ **Директор (CEO).** Єдина призначена особа, відповідальна за ефективну роботу СУБП;

✍ **Літак.** Будь-яка машина, що підтримується в атмосфері від взаємодії з повітрям;

✍ **Управління змінами.** Систематичний підхід до виявлення та аналізу внутрішніх та зовнішніх змін, що можуть вплинути на функціональність організації, а також для оцінки та контролю ризиків, пов'язаних із такими змінами;

✍ **Ефективний.** Доказ того, що функція забезпечує досягнення бажаного результату та має позитивний вплив на безпеку;

✍ **Помилки.** Дія або бездіяльність експлуатаційного персоналу, що веде до відхилення від намірів чи очікувань організації або цього персоналу. Помилка призводить або може призвести у подальшому до небажаних наслідків;

✍ **Втома.** Фізіологічний стан зниженої розумової чи фізичної працездатності внаслідок втрати сну, тривалого неспання, циркадної фази та / або навантаження (розумова та / або фізична активність), що може погіршити пильність та здатність людини виконувати оперативні обов'язки, пов'язані з безпекою;

✍ **Комісія з безпеки польотів.** Постійно діюча комісія зрозслідування інцидентів, пошкоджень ПС на землі та інших подій, які не підпадають під дію терміну «інцидент»;

✍ **Перелік загроз (Hazard Log).** Перелік небезпек - це документ, який включає

✍ **Accountable manager (CEO).** The only designated individual responsible for efficient SMS performance;

✍ **Aircraft.** Any machine that can derive support in the atmosphere from the actions of the air;

✍ **Change Management.** A systematic approach to identifying and analyzing internal and external changes with the potential to affect the functionality of an organization, and for assessing and controlling the risks associated with such changes;

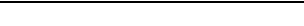
✍ **Effective.** Evidence that the feature is achieving the desired outcome and has a positive safety impact;

✍ **Errors.** Actions or omissions of operational personnel that results into deviations from intentions or expectations of operational or organizational personnel. An error causes or may later cause unwanted outcomes;

✍ **Fatigue.** A physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss, extended wakefulness, circadian phase, and/or workload (mental and/or physical activity) that can impair a person's alertness and ability to perform safety-related operational duties;

✍ **Flight Safety Commission.** Permanent Commission for Investigation of Incidents, Aircraft Damage on the Ground and other events that do not fall under the term "incident";

✍ **Hazard Log.** A Hazard Log is the document collecting identified hazards, risk

	КУБП / SSM		Page / Стр.	0.2-3
	0. Вступ / 0. General Provision			

виявлені небезпеки, оцінку ризиків, прийняті рішення та стан їх виконання, а також переоцінку ризиків.

assessment, decisions made and the state of their implementation, as well as risk reassessment.

 **Інцидент.** Будь-яка подія, крім авіаційної пригоди, пов'язана з використанням повітряного судна, що має вплив або могла б мати вплив на безпеку експлуатації

 **Incident.** Any event other than an aviation accident that is related to aircraft operation and has or could have an impact on operational safety

 **Справедлива культура.** За умовами "справедливої культури" людей не звинувачують у "чесних помилках", але вони несуть відповідальність за умисні порушення та грубу недбалість;

 **Just culture.** Under "Just Culture" conditions, individuals are not blamed for 'honest errors', but are held accountable for willful violations and gross negligence;

 **Експлуатаційний персонал.** Персонал, який пов'язаний з забезпеченням авіаційної діяльності та має змогу надавати інформацію з безпеки польотів.

 **Operational personnel.** Personnel involved in aviation operations and able to provide safety information.

ПРИМІТКА:

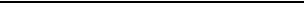
NOTE:

Цей персонал включає льотні екіпажі, диспетчерів управління повітряним рухом, операторів авіаційних станцій, спеціалістів з технічного обслуговування, персонал організацій з проектування та виготовлення повітряних суден, кабіні екіпажі, польотних диспетчерів, перонний персонал і персонал наземного обслуговування, проте цими категоріями він не обмежується;

These personnel include, but are not limited to, flight crews, air traffic controllers, station operators, maintenance specialists, personnel of design and manufacturing organizations, cabin crews, flight dispatch specialists, apron personnel and ground handling personnel but no limit by these categories;

 **Група з безпеки польотів (SAG).** Група вищого управління в рамках СУБП, до складу якої входять лінійні керівники і вибрані представники експлуатаційного персоналу (представники з безпеки польотів, галузеві експерти) і яка керується стратегією, отриманою від SRB і вирішує реалізацію та ефективність дій з управління ризиками в експлуатації;

 **Safety Action Group (SAG).** High-level tactical SMS committee consisting of line manager and selected operational representatives (safety representatives and industry experts), which is guided by the strategy made by SRB and defines the implementation and efficiency of operational risk management;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.2-4
	0. Вступ / 0. General Provision			

✍ **Гарантія безпеки.** Компонент системи управління безпекою, який включає процеси для:

- ◆ моніторингу та вимірювання показників безпеки,
- ◆ управління змінами,
- ◆ Постійне вдосконалення SMS.

✍ **Культура безпеки.** Наскільки сильно організація прагне вдосконалення, пильнує наявність небезпек і використовує системи та інструменти для постійного моніторингу і розслідування; включаючи спільне зобов'язання персоналу та керівництва щодо персональної відповідальності за безпеку, впевненість в системі безпеки та задокументований набір правил і політик. Остаточна відповідальність за створення та дотримання належних практик безпеки покладається на керівництво організації;

✍ **Дані безпеки.** Визначений набір фактів або набір значень безпеки, зібраних з різних джерел, пов'язаних з авіацією, які використовуються для підтримки або підвищення безпеки;

✍ **Інформація з безпеки.** Дані з безпеки польотів, оброблені, організовані або проаналізовані в певному контексті, щоб зробити їх корисними для цілей управління безпекою;

✍ **Система управління безпекою польотів (СУБП).** Системний підхід до управління безпекою польотів, включаючи необхідну організаційну структуру, ієрархію відповідальності, керівні принципи та процедури;

✍ **Індикатор (ефективності) безпеки польотів.** Заснований на даних параметр, який використовується для моніторингу і

✍ **Safety Assurance.** The component of a safety management system that comprises processes for:

- ◆ Safety performance monitoring and measurement,
- ◆ The management of change,
- ◆ Continual improvement of the SMS

✍ **Safety Culture.** The extent, to which an organization actively seeks improvements, vigilantly remains aware of hazards, and utilizes systems and tools for continuous monitoring, analysis, and investigation; includes a shared commitment by personnel and management to personal safety responsibilities, confidence in the safety system, and a documented set of rules and policies. The ultimate responsibility for the establishment and adherence to sound safety practices rests with the management of the organization;

✍ **Safety Data.** A defined set of facts or set of safety values collected from various aviation-related sources, which is used to maintain or improve safety;

✍ **Safety Information.** Safety data processed, organized or analyzed in a given context so as to make it useful for safety management purposes;

✍ **Safety Management System (SMS).** Systematic approach to safety management, including the necessary organizational structure, responsibility hierarchy, guiding principles and procedures;

✍ **Safety Performance Indicator.** A data-based parameter used for monitoring and assessment of safety performance;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.2-5
	0. Вступ / 0. General Provision			

оцінки ефективності забезпечення безпеки польотів;

✍ **Цільовий рівень ефективності забезпечення безпеки польотів.**
Планована або передбачувана цільовий рівень для показника(ів) ефективності забезпечення безпеки польотів на заданій період

✍ **Рада з безпеки польотів (SRB).**
Стратегічний комітет в рамках СУБП, до складу якого входять керівники вищої ланки і який розглядає питання, пов'язані з політикою ТОВ «КСЕНА», здійснює моніторинг за ефективністю організації ресурсів

✍ **Ризик безпеки.** Прогнозована тяжкість та ймовірність настання несприятливого наслідку чи результату від існуючої небезпеки;

✍ **Оцінка ризику безпеки.** Формальний процес, що використовується для визначення потенційної тяжкості та ймовірності виникнення несприятливих наслідків події або результатів від існуючої загрози

✍ **Управління ризиком безпеки.**
Компонент системи управління безпекою, що включає впровадження в масштабах всієї організації процесів ідентифікації небезпек та оцінки ризиків для забезпечення зменшення або контролю ризиків безпеки до прийнятного рівня

✍ **Пом'якшення ризику безпеки.**
Розробка та реалізація дій або заходів щодо зменшення ризику безпеки, також утримання такого ризику на прийнятному рівні у відповідності до рівня прийнятності організації чи нижче;

✍ **Прийнятність ризику безпеки.** Рівень ризику безпеки, який є прийнятним (або

✍ **Safety Performance Target.** Planned or expected target level for safety indicator(s) for the specific period;

✍ **Safety Review Board (SRB).** A strategic SMS committee consisting of senior management, dealing with issues related to "LLC "XENA" policy and monitoring resource organization efficiency

✍ **Safety Risk.** The projected severity and likelihood of occurrence of an adverse consequence or outcome from an existing hazard;

✍ **Safety Risk Assessment (SRA).** A formal process used to determine safety risk by assessing the potential severity and likelihood of occurrence of an adverse consequence or outcome from an existing hazard

✍ **Safety Risk Management.** The component of a safety management system that includes the organization- wide implementation of hazard identification and safety risk assessment processes to ensure safety risks are mitigated or controlled to an acceptable level

✍ **Safety Risk Mitigation.** The development and implementation of action(s) or measures designed to reduce a safety risk to, and maintain such risk at or below, an acceptable level in accordance with an organization's safety risk tolerability;

✍ **Safety Risk Tolerability.** The level of safety risk that is acceptable (or unacceptable)

	КУБП / SMSM		Page / Стр.	0.2-6
	0. Вступ / 0. General Provision			

неприйнятним) для організації на основі критеріїв прийнятності ризику безпеки організації;

to an organization based on the risk acceptance criteria of that organization;

✍ **Авіаційна безпека.** Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, що досягається комбінацією заходів та людських і матеріальних ресурсів.

✍ **Security (Aviation).** The safeguarding of civil aviation against acts of unlawful interference, achieved by a combination of measures and human and material resources;

✍ **Система управління авіаційною безпекою (СУАБ).** Організований підхід до управління безпекою. Це системний, точний і проактивний процес для оцінки та управління ризиками АБ.

✍ **Security Management System (SEMS).** An organized approach to security management. It is a systematic, accurate and proactive process for assessing and managing security risks.

✍ **Система управління моніторингу та відповідності (СУМВ).** Полягає в тому, щоб забезпечити контроль за діяльністю експлуатанта для відповідності застосовним нормативним вимогам та будь-яким додатковим вимогам, встановленим експлуатантом, і що ці заходи виконуються належним чином під наглядом відповідних керівників функціональних підрозділів.

✍ **Monitoring and Compliance Management System (MCMS).** Is to ensure that the activities of the operator are monitored to comply with applicable regulatory requirements and any additional requirements established by the operator, and that these activities are carried out properly under the supervision of the appropriate function heads.

✍ **Загроза.** Стан або об'єкт, який може спричинити або сприяти настанню інциденту чи авіаційної події.

✍ **Threat.** State or object that can cause or contribute to occurrence of an incident or aviation accident

✍ **Тригер.** Встановлений рівень або критерій для певного індикатора безпеки, який слугує для ініціювання необхідної дії (наприклад, оцінки, погодження чи коригування);

✍ **Trigger.** An established level or criteria value for a certain safety indicator, which is used to initiate a certain action (such as assessment, approval or adjustment);

0.3 АБРЕВІАТУРИ

АП	Авіаційна подія
ПС	Повітряне судно
АОС	Сертифікат експлуатанта
УПР	Управління повітряним рухом
ASL	Електронна база даних безпеки польотів ТОВ «КСЕНА»
Директор ТОВ «КСЕНА»	Відповідальний вищий керівник ТОВ «КСЕНА»
ПРСНД	Процедура розробки та супроводження нормативних документів
ПАПД	Програма аналізу польотних даних
ІКББП	Інструкція користувача бази даних з безпеки польотів
EASA	Європейська агенція з безпеки в авіації
ELib	Електронна бібліотека нормативних документів ТОВ «КСЕНА»
ПАР	План аварійного реагування
FI	Польотна інформація
FRM	Управління ризиком втоми
IATA	Міжнародна асоціація повітряного транспорту
ІКАО	Міжнародна організація цивільної авіації
IOSA	Аудит експлуатаційної безпеки IATA

0.3 ABBREVIATIONS

AA	Aircraft Accident
AC	Aircraft
AOC	Air Operator Certificate
ATC	Air Traffic Control
ASL	LLC "XENA" Safety Electronic Data Base
CEO LLC "XENA"	Chief Executive Officer LLC "XENA"
ARFS	Airline Regulatory Framework Standard
FDAP	Flight data analysis program
SMDG	Safety Management Database User Guide
EASA	European Aviation Safety Agency
ELib	E-library of LLC "XENA" regulatory documents
ERP	Emergency Response Plan
FI	Flight Information
FRM	Fatigue Risk Management
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IOSA	IATA Operational Safety Audit

	<i>KYBП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	0.3-2
	<i>0. Вступ / 0. General Provision</i>		

ISO	Міжнародна організація зі стандартизації	ISO	International Organization for Standardization
LOSA	Лінійний експлуатаційний аудит з безпеки польотів	LOSA	Line Operations Safety Audit
НБРЦА	Національне бюро з розслідування АП та інцидентів з цивільними ПС	NIBCA	National Investigation Board of Civil Aviation
ЦОУВ	Центр оперативного управління виробництвом	OCC	Operational Control Centre
СУМВ	Система управління моніторингом та відповідності	MCMS	Monitoring and Compliance Management System
RMD	Електронна база даних безпеки польотів UA SAA	RMD	UA SAA Safety Electronic Data Base
БП	Безпека польотів	Safety	Aviation Safety
SAG	Група з безпеки польотів	SAG	Safety Action Group
ПБП	Попередження з БП	SCS	Safety Case Study
SD	Стандартне відхилення	SD	Standard Deviation
АБ	Авіаційна безпека	AVSEC	Aviation security
СУАБ	Система управління авіаційною безпекою	SeMS	Security Management System
СУБП	Система управління безпекою польотів	SMS	Safety Management System
SPI	Індикатор безпеки польотів	SPI	Safety Performance Indicator
SPT	Цільовий показник безпеки польотів	SPT	Safety Performance Target
SRB	Рада з безпеки польотів	SRB	Safety Review Board
SRM	Управління ризиком БП	SRM	Safety Risk Management
UA SAA	ДАСУ	UA SAA	State Aviation Administration of Ukraine
XENA	Товариство з обмеженою відповідальністю «КССНА»	XENA	Limited Liability Company "XENA"

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стр.</i>	0.4-1
	<i>0. Вступ / 0. General Provision</i>		

0.4 ОГЛЯД СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ

0.4.1 СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ

Система управління безпекою польотів (СУБП) – це системний проактивний і інтегрований підхід до управління безпекою польотів, що включає необхідні організаційні структури, підзвітність, політику та процедури.

СУБП є більшою, ніж керівництво та набір процедур і вимагає, щоб управління безпекою польотів було інтегроване у повсякденну діяльність ТОВ «КСНА». У свою чергу, це потребує розвитку організаційної культури, що відображена у політиці і цілях з безпеки польотів.

В основі СУБП лежить формальний процес управління ризиками, включаючи управління ризиками втоми, який допомагає виявляти загрози, оцінювати та пом'якшувати ризики і їх контролювати.

Задача СУБП є в попереджуючому зменшенні факторів ризику для безпеки ще до того, як вони призведуть до АП чи інциденту.

Необхідно зауважити, що навіть після пом'якшуючих дій щодо ризику, залишиться певний залишковий ризик, а ефективна СУБП дозволяє ним керувати.

З іншої сторони, ризики можуть бути спричинені сторонніми організаціями-контракторами, і тому договори з ними повинні містити положення про управління безпекою польотів, а також процедури зі звітування щодо питань, пов'язаних з безпекою польотів.

Важливо, що ТОВ «КСНА» забезпечує безпеку польотів на хорошому рівні, оскільки

0.4 OVERVIEW OF SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

0.4.1 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

The **Safety Management System (SMS)** is a systematic proactive and integrated approach to safety management that includes the required organizational structures, accountability, policy and procedures.

The SMS is more than just a manual and a set of procedures, and requires that safety management is integrated into LLC «XENA» daily operations. In turn, this requires the development of organizational culture that is reflected in safety policy and objectives.

The SMS is based on the formal risk management process, including fatigue risk management, that helps to identify hazards, assesses, mitigates and control the risks.

The SMS seeks to proactively mitigate safety risks before they result in aviation accidents and incidents.

However, even mitigating actions still leave a certain remaining risk, but an effective SMS helps manage it.

On the other hand, third party contractors can cause risks, therefore any agreements with such contractors must contain provisions regarding safety management, and procedures envisaging accountability on any matters related to safety.

Importantly, LLC «XENA» assures safety at a good level, because this is an integral part

	KYBP / SMSM	Page / Стор.	0.4-2
	0. Вступ / 0. General Provision		

це є невід’ємною частиною збереження прибутковості нашого бізнесу та збереження й вдосконалення нашої репутації як оператора.

Система управління безпекою польотів – це циклічний процес, який допомагає нам:

- ⚡ дотримуватись правил;
- ⚡ контролювати втрати;
- ⚡ заохочувати всіх бути проактивними, а не реактивними;
- ⚡ розслідувати нещасні випадки та інциденти;
- ⚡ гарантувати безпеку польотів як невід’ємну частину всього, що ми робимо;
- ⚡ забезпечувати відповідність.

СУБП дозволяє ТОВ «КСЕНА» ефективно керувати своєю діяльністю, безпекою польотів і ресурсами, при цьому поглиблювати розуміння свого внеску в безпеку авіації.

0.4.2 СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ МОНІТОРИНГУ ТА ВІДПОВІДНОСТІ

Система управління моніторингу ТОВ «КСЕНА» описана в керівництві з моніторингу та відповідності і є невід’ємною частиною загальної системи управління ТОВ «КСЕНА».

ТОВ «КСЕНА» прагне надавати найвищий рівень безпеки та послуг, бути пунктуальними, комфортними та мати конкурентоспроможні ціни, що робить ТОВ «КСЕНА» основним вибором наших клієнтів.

Підвищення ефективності використання

of maintaining our business profitable and preserving and improving our reputation as a flight operator.

The **Safety Management System** is a cyclic process that helps us:

- ⚡ comply with the rules;
- ⚡ control the losses;
- ⚡ encourage everyone be proactive rather than reactive;
- ⚡ investigate any accidents and incidents;
- ⚡ ensure safety as an integral part of everything we do;
- ⚡ ensure the compliance.

It allows LLC «XENA» to effectively manage itself activities, safety performance and resources, while gaining a greater understanding of their contribution to aviation safety.

0.4.2 MONITORING AND COMPLIANCE MANAGEMENT SYSTEM

LLC «XENA» Monitoring and compliance Management System is described in the Compliance Monitoring Manual and is an integral part of LLC «XENA» overall management system.

LLC «XENA» aspires to provide the highest possible level of safety and services, be timely, comfortable and offer competitive prices, which makes LLC «XENA» the key choice for our customers.

Improving the efficiency of resource

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.4-3
	0. Вступ / 0. General Provision			

ресурсів та зниження експлуатаційних витрат є головним пріоритетом для всіх працівників ТОВ «КСЕНА» та досягається шляхом постійного поліпшення практики та стандартів для підтримання найвищого рівня БП.

Основними цінностями ТОВ «КСЕНА» в області моніторингу та відповідності є рівень і культура якості, етичність та персонал.

0.4.3 ІНТЕГРАЦІЯ З СИСТЕМОЮ УПРАВЛІННЯ МОНІТОРИНГУ ТА ВІДПОВІДНОСТІ

Система управління безпекою польотів, як і система управління моніторингу та відповідності є частиною системи управління ТОВ «КСЕНА». Ці системи постійно взаємодіють між собою та інтегровані в ТОВ «КСЕНА».

СУБП і СУМВ мають загальні риси:

✍ вимірювання, аналіз та покращення. В ТОВ «КСЕНА» вони реалізовані через внутрішні аудити, інспекції, корегуючі дії, виявлення кореневих причин недоліків та заходи з усунення виявлених недоліків, аналіз керівництвом ефективності систем управління.

На малюнку нижче показана взаємодія СУМВ і СУБП з погляду процесів управління.

utilization and cutting operational costs down is the key priority for all LLC «XENA» personnel and is achieved through constant improvement of LLC «XENA» practices and standards to maintain the highest level of safety.

In terms of monitoring and compliance, the core values of LLC «XENA» are the level and culture of quality, ethical behavior and personnel.

0.4.3 INTEGRATION WITH THE MONITORING AND COMPLIANCE MANAGEMENT SYSTEM

Just like the Safety Management System, the monitoring and compliance management system is part of LLC «XENA» management system. These systems are constantly interacting and are integrated into LLC «XENA».

SMS and MCMS have common features:

✍ measuring, analysis and improvement. LLC «XENA» achieves this through internal audits, inspections, corrective actions, revealing of root causes of any defects, mitigating actions, and analysis of efficiency of the management systems by the executive officers.

The picture below represents the interaction between the MCMS and SMS from the perspective of management processes.



Процеси та процедури СУБП повинні відповідати стандартам IOSA та Державної авіаційної служби України й бути контрольовані в межах процесу як внутрішніх, так і зовнішніх аудитів з безпеки, які є частиною аудитів з моніторингу та відповідності.

The SMS processes and procedures must comply with the IOSA and UA SAA standards and be controlled through both internal and external safety audits as a part of monitoring and compliance audits.

Під час аудитів з моніторингу та відповідності перевіряється діяльність, включаючи СУБП, записи, системи, програми, процеси, процедури, ресурси та / або інші експлуатаційні елементи з метою перевірки показників безпеки ТОВ «КСЕНА» або постачальника послуг ТОВ «КСЕНА» та підтвердження ефективності існуючих засобів контролю ризиків.

The monitoring and compliance audits are focused on activities, including SMS, records, systems, programs, processes, procedures, resources and/or other elements of operations to verify our or provider's safety performance and validate the effectiveness of existing risk controls.

Невідповідності та зауваження, які можуть бути виявлені під час аудитів з моніторингу та відповідності оцінюються з точки зору тяжкості та серйозності їхнього впливу на експлуатацію. Усі невідповідності та зауваження мають свою класифікацію, щодо

Any non-compliance and inconsistencies found during monitoring and compliance audits are evaluated by degree of severity and impact on operations. All findings and non-conformities are classified by impact on safety as described in LLC «XENA» Auditor

	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.4-5
	0. Вступ / 0. General Provision			

впливу на безпеку польотів, як описано в Довіднику аудитора ТОВ «КСЕНА» (розділ 3) [OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com).

0.4.4 СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ АВІАЦІЙНОЮ БЕЗПЕКОЮ

Інтеграція СУАБ з СУБП забезпечується шляхом двостороннього зв'язку, що допомагає всій системі управління ТОВ «КСЕНА» існувати як одне ціле.

Інтеграція СУАБ та СУБП виявляється у взаємодії щодо використання бази даних з безпеки польотів ASL та оцінки ризиків і прийняття рішень щодо виконання польотів над зонами конфліктів або поблизу них.

СУАБ використовує електронну базу даних СУБП ASL для збору та обробки/аналізу, розслідування інформації, що стосується авіаційної безпеки, та зворотного зв'язку з персоналом щодо їх звітів в програмі ASL.

Оцінка факторів ризику АБ, щодо виконання польотів над зонами конфліктів або поблизу них здійснюється персоналом дирекції АБ.

Процес оцінки факторів ризику АБ описаний в програмі «Авіаційної безпеки ТОВ «КСЕНА».

Процедура взаємодії полягає в наданні Заст. директором з АБ результатів оцінки рівня загроз та ризиків АБ керівнику з БП у разі неприйнятного рівня ризику. Подальша оцінка ризику БП та прийняття рішень щодо подальшої діяльності проводиться на вищому керівному рівні ТОВ «КСЕНА».

Процес оцінки ризиків безпеки польотів описаний у розділі 2 SMM.

Спільний процес оцінки факторів ризиків виконання польотів над зонами конфліктів або

Handbook (Section 3) [OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com).

0.4.4 SECURITY MANAGEMENT SYSTEM

The integration of the SeMS with the SMS is ensured through two-way communication, which help for LLC “XENA” existence as entire management system as a whole.

SeMS and SMS integration is in the interaction on use of the ASL safety database and risk assessment and decision-making on flights over or near conflict zones.

The SeMS uses the ASL electronic database to collect and process / analyze, investigate of the security information and feed-back to personnel.

The assessment of security risk factors related to flights over or near conflict zones performs by the Security Directorate's staff.

The process of assessing risk factors for AB is described in the Aviation Security Program of LLC “XENA”.

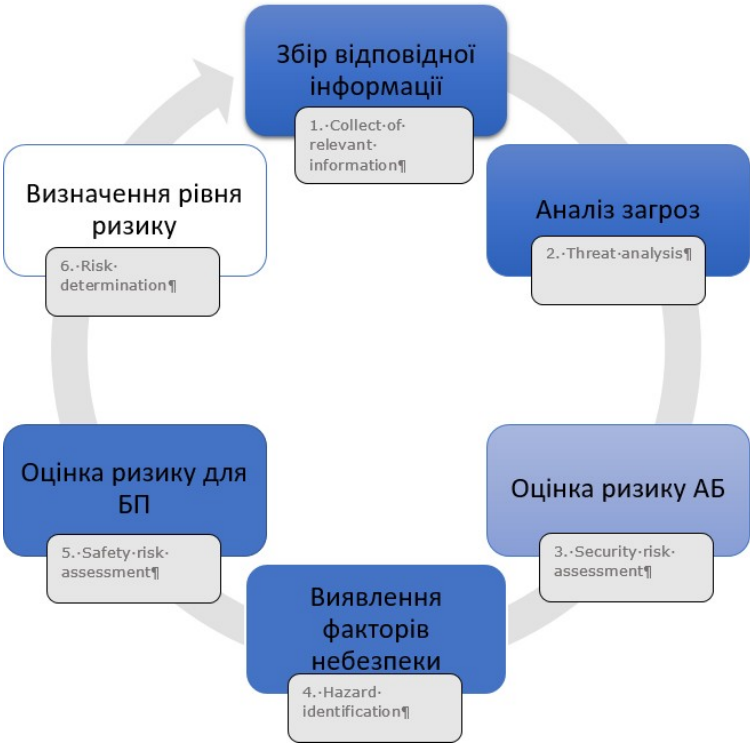
The procedure of interaction is to provide the the Safety Manager with the results of security threat and risk assessment by Aviation Security Director in case of intolerable risk level for further safety risk assessment and decision-making at the top management level of LLC «XENA» regarding further operation.

Safety Risk Assessment process is described in SMM 2.

The common risk assessment factors process for flying over or near conflict zones for

поблизу них для СУАБ та СУБП можна побачити на блок-схемі нижче.

SeMS and SMS can be seen in the flowchart below.



	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.5-1
	0. Вступ / 0. General Provision			

0.5 ЗАПИСИ ДІЯЛЬНОСТІ З СУБП

Одним з найважливіших питань, пов'язаних з розробкою і впровадженням системи управління безпекою польотів є точний і акуратний облік усіх процесів та процедур у формі інструктивних документів і документів, які мають політичне значення для ТОВ «КСЕНА».

З урахуванням цього важливо, щоб усі проведені тренінги були записані для подальшого контролю та перевірки під час інспекцій або аудитів. Записи щодо навчання персоналу з СУБП зберігаються у Заступника директора з БП.

Під час щоденної експлуатації важливо, щоб усі інспекції, перевірки та недоліки з БП були зафіксовані. Звіти аудитів та інспекцій, а також інші записи з безпеки польотів (розслідування, аналізи) зберігаються в комплексі безпеки польотів.

Повідомлення FDM, повідомлення з БП та про втому від персоналу ТОВ «КСЕНА» зберігаються в електронній базі даних ASL.

Протоколи засідань з безпеки польотів, доказова документація щодо управління ризиками (переліки виявлених загроз та оцінених ризиків, форми оцінки ризиків, переліки та записи щодо SPI) оперативних підрозділів ТОВ «КСЕНА» зберігаються на внутрішньому сайті [OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com).

Керівники експлуатаційних підрозділів несуть відповідальність за підтримання та контроль цих записів з СУБП.

Працюємо за принципом: «якщо це не записано, то це не відбулося».

0.5 SMS OPERATIONAL RECORDS

Full and accurate recording of all processes and procedures in form of instructional documents and policy guidelines is one of the key issues related to the design and implementation of Safety Management System.

It is therefore crucial that any training courses delivered are recorded for further control and reference during inspections or audits. SMS staff training records are kept at Deputy Director – Flight Safety

In daily operations, all safety inspections, audits and non-compliance are recorded. Audit and inspection reports and other safety records (such as investigations and analyses) are kept in the Safety Division.

LLC "XENA» FDM Reports, personnel Safety and Fatigue Reports are kept in the ASL electronic database.

Minutes of meetings regarding safety, evidencing documentation related to risk management (lists of hazards identified and risks assessed, risk assessment forms, lists and records on SPI) of LLC "XENA» operational divisions are kept on internal website [OneDrive Normative base \(https://xenaair-my.sharepoint.com\)](https://xenaair-my.sharepoint.com).

The managers of the operational units are responsible for management and control these SMS operational records.

We follow this principle: “Unless it is documented, it never happened”.

0.5.1 КОМПОНЕНТИ СУБП

СУБП ТОВ «КСНА» складається з чотирьох основних будівельних блоків:

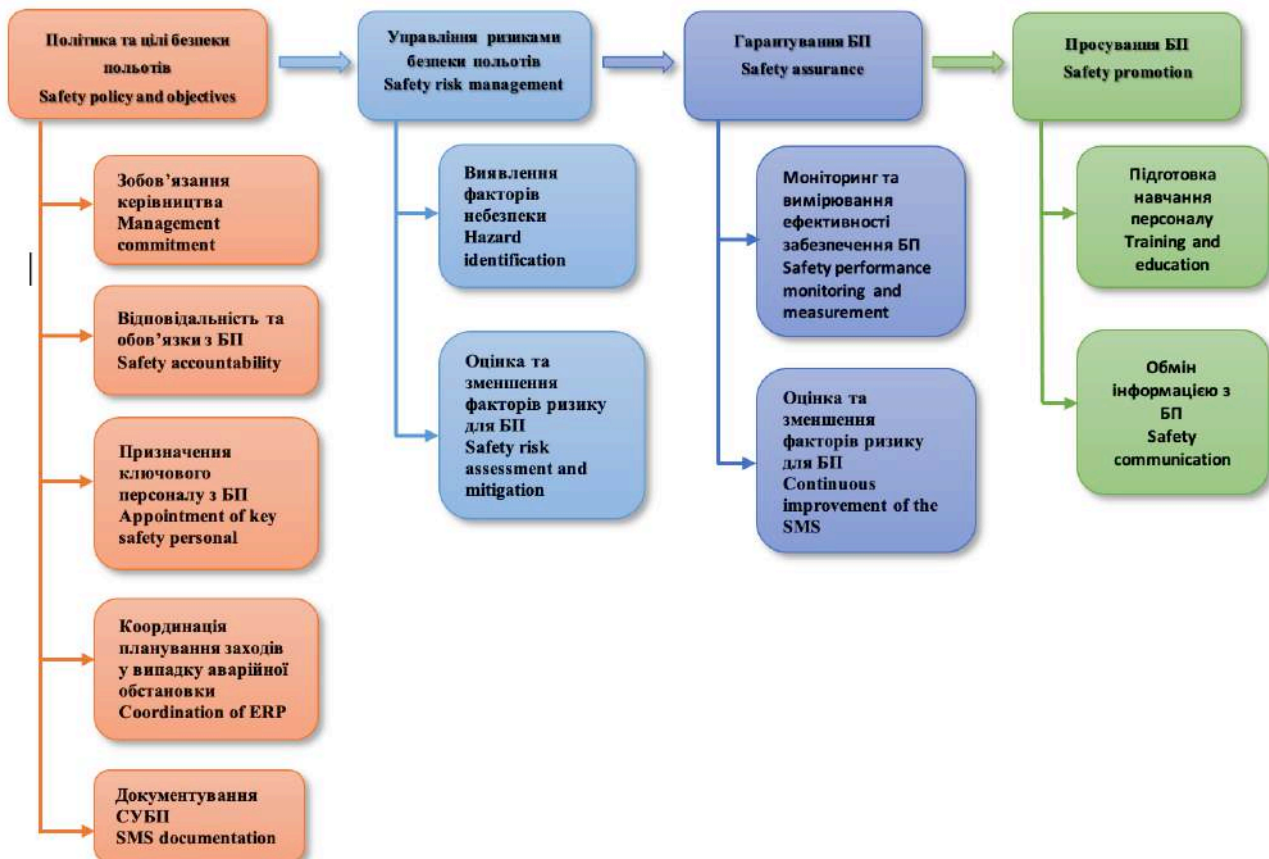
0.5.1 SMS COMPONENTS

LLC "XENA» SMM contains four main building blocks:



Чотири будівельні блоки СУБП включають в себе 12 наступних елементів:

Four SMS building blocks include 12 elements:



	КУБП / SSM		Page / Стор.	0.5-3
	0. Вступ / 0. General Provision			

Незважаючи на те, що вищезазначені чотири компоненти є окремими, важливо визнати, що вони взаємопов'язані. Вони можуть функціонувати ефективно тільки тоді, коли всі чотири побудовані на фундаменті позитивної культури безпеки.

Although the four components mentioned above are separate, it is important to note that they are related. They can only operate efficiently when all four of them are built on the foundation of positive safety culture.

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	0.5-4
	<i>0. Вступ / 0. General Provision</i>		

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.1-1
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

1. ПОЛІТИКА ТА ЦІЛІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

1.1 ЗАЯВА ДИРЕКТОРА АВІАКОМПАНІЇ ПРО ПОЛІТИКУ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Адміністрація ТОВ «КСНА» твердо прагне забезпечити та підтримувати безпечне середовище та здоровий робочий простір. Безпека краще всього виражається як спосіб ведення бізнесу і не підлягає компромісу. Жодна місія чи діяльність не може бути настільки важлива або критична, щоб її не можна було виконати безпечно. Немає виправдань для небезпечних дій!

Для досягнення нашої мети – нульовий рівень авіаційних подій, ми впровадили та інтегрували систему управління безпекою польотів по всій авіакомпанії. Ця система призначена для запобігання всім інцидентам, нещасним випадкам та травмам на робочому місці.

СУБП, між іншим охоплює питання керування ризиками втоми, план аварійного реагування та моніторинг польотних даних.

Успіх СУБП залежить від свідомості та взаємодії кожного в організації. Очікується, що співробітники всіх рівнів допоможуть у запобіганні інцидентам та травмуванню на робочому місці.

Щоб сприяти цій свідомості безпеки, я схвалив впровадження «Справедливої культури».

Хочу підкреслити, наскільки важливо мати культуру відкритої звітності про всі події, що стосуються загроз з безпеки польотів.

1. SAFETY POLICY AND OBJECTIVES

1.1 LLC "XENA» DIRECTOR STATEMENT ON SAFETY POLICY

Administration of "XENA" LLC are fully committed to provide and maintain safe environment and healthy workspace. Safety is the best expressed as a method of doing business and is not subject to a compromise. No mission or activity can be important or critical enough not to be executed safely. There is no justification for unsafe actions!

To achieve our aim, which is zero level of aviation accidents, we have implemented and integrated the safety management system across the company. This system is intended to prevent any incidents, accidents and injuries at work.

The SMS, among other things, covers issues related to the fatigue risk management, emergency response plan and monitoring of flight data.

The success of the SMS depends on the integrity and cooperation of everyone in the organisation. Staff at all levels are expected to help prevent incidents and injuries at work.

To promote this safety awareness, I have approved the implementation of the "Just Culture".

I would like to emphasise the importance of having the culture of open accountability regarding all events related to the aviation safety hazards.

	КУБП / SSM		Page / Стр.	1.1-2
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

Керівництво ТОВ «КСЕНА» не буде ініціювати дисциплінарні заходи проти будь-якого працівника, який добросовісно розкриває існуючу небезпеку або вірогідність виникнення небезпечних подій внаслідок непередбаченої поведінки.

Ця культура сприяє розумінню безпеки польотів, формує таке мислення щодо безпеки польотів, що стимулює працівників допитливо ставитися до навколишнього безпечного середовища, бути задоволеними своїми діями та прагнути до досконалості. Кожен співробітник нашої авіакомпанії має розуміти як особисту відповідальність, так і саморегуляцію підрозділів в питаннях, що стосуються безпеки польотів.

Як директор, я є підзвітний і відповідальний за СУБП ТОВ «КСЕНА».

Щоб допомогти мені, я призначив заступника директора з безпеки польотів для керування системою управління безпекою польотів авіакомпанії.

Я очікую, що всі керівники та персонал будуть підтримувати його, працюючи разом і розуміючи, що наша компанія зміцнюється шляхом підвищення досконалості безпеки польотів, як невід'ємної частини всіх видів її діяльності.

“XENA” LLC senior management **will not** initiate disciplinary actions against **any** employee who disclose, in good faith, **any** existing hazards or potential occurrence of dangerous events due to unpredictable behavior.

This culture contributes to a better understanding of aviation safety and shapes a safety thinking that encourages employees to have a demanding attitude to the safe environment, be content about their actions and aspire for excellence. Every employee of our airline must be aware of their personal responsibility and self-regulation of units in matters related to aviation safety.

As the Director, I am accountable and responsible for the SMS at “XENA” LLC.

To facilitate this, I have appointed Safety Manager to manage “XENA” LLC Safety Management System.

I expect that all managers and employees will support him, working alongside with him and understanding that our company strengthens through improving the safety excellence as an integral part of all types of our activities.

DIRECTOR LLC “XENA”
ДИРЕКТОР ТОВ «КСЕНА»



Ievgen Sokol
ЄВГЕН СОКОЛ

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.2-1
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

1.2 ПОВНОВАЖЕННЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВИЩОГО КЕРІВНИЦТВА ТОВ «КСЕНА»

Першим компонентом структури або складової СУБП є політика і цілі з БП. Політика закладає основи для встановлення і функціонування ефективної СУБП, цілі з БП сприяють подальшому розвитку й процесу постійного покращення. Повноваженням і відповідальністю вищого керівництва ТОВ «КСЕНА» є формування політики і встановлення цілей з БП.

Безпека польотів є ключовою складовою для майбутнього ТОВ «КСЕНА» та впливає на всю її діяльність. Керівництво бере на себе відповідальність за систему управління безпекою польотів, а також бере на себе роль лідера та демонструє її завдяки щоденним діям, прихильності до безпеки польотів і пріоритетності досягнення цілей безпеки польотів ТОВ «КСЕНА».

Термін «управління безпекою польотів» слід розуміти як безпеку польотів, авіаційну безпеку, охорону здоров'я та управління навколишнім середовищем. Основна увага приділяється безпечній експлуатації придатних до польоту літаків.

Політика з безпеки польотів розроблена і схвалена вищим керівництвом ТОВ «КСЕНА» та підписана директором. Кожні два роки, або за необхідності, політика з безпеки польотів підлягає перегляду та затвердженню на засіданні ради з безпеки польотів (далі SRB).

Для поширення почуття спільної відповідальності можливе проведення консультацій з ключовим персоналом з безпеки польотів, а за необхідності, з представницькими органами персоналу ТОВ «КСЕНА»

Політика з БП знаходиться у відкритому

1.2 AUTHORITIES AND RESPONSIBILITIES OF LLC “XENA” SENIOR MANAGEMENT

The first component of the SMS structure is the safety policy and objectives. The policy is the base for the establishment and operation of an effective SMS, and the safety objectives contribute to the further development and continuous improvement process. It is the authority and responsibility of “XENA” LLC senior management to formulate safety policies and objectives set.

Safety is key for “XENA” LLC future and has an impact on its operations overall. The senior management accept responsibilities for the Safety Management System, as well as demonstrate the leadership through daily actions, adherence to safety, and setting priorities for achieving the “XENA” LLC safety objectives.

The term “safety management” should be understood as flight safety, aviation safety, health care and environmental management. The focus is made on safe operation of airworthy aircraft.

The safety policy is prepared and approved by “XENA” LLC senior management and is signed by the CEO. Every two years or as necessary, the safety policy is subject to revision and approval by meeting of Safety Review Board (SRB).

To spread the feeling of common responsibility, it is possible to consult the key safety personnel, and, if required, representative bodies of “XENA” LLC personnel

The safety policy is made available to all “XENA”

	КУБП / SMM		Page / Стор.	1.2-2
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

доступі для всього персоналу ТОВ «КСЕНА» в електронному форматі на сайті <https://mrv.asl.avex.pro> та включена до SMM в тексті нижче.

LLC personnel in electronic form at <https://mrv.asl.avex.pro> and is contained in the SMM below.

Персонал ТОВ «КСЕНА» ознайомлюється з політикою з БП під час проходження першопочаткового та періодичного навчання зі СУБП.

The “XENA” LLC staff review the safety policy during initial and recurrent SMS training.

	КУБП / SSM		Page / Стр.	1.2-3
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

1.2.1 ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ТОВ «КСЕНА»

Безпека польотів є одним з головних пріоритетів нашої діяльності, тому:

Власники, вище керівництво та посадові особи ТОВ «КСЕНА» беруть на себе зобов'язання виконувати цілі та завдання безпеки польотів компанії шляхом впровадження та постійної підтримки системи управління безпекою польотів. Це зобов'язання включає в себе зниження та контроль ризиків для безпеки польотів на прийнятному рівні, регулярний перегляд політики та цілей безпеки для забезпечення їх актуальності та відповідності, а також постійне вдосконалення рівня безпеки польотів. Вище керівництво зобов'язується повністю виконувати всі нормативні вимоги та надалі їх перевищувати для досягнення максимально можливого рівня безпеки.

Всі співробітники ТОВ «КСЕНА» мають певні обов'язки з безпеки і кожен несе відповідальність за її дотримання. Показники безпеки є важливими для оцінки керівництвом діяльності нашої компанії.

Керівництво ТОВ «КСЕНА» зобов'язується надавати всі необхідні ресурси для впровадження та підтримки власної системи управління з метою постійно поліпшувати безпеку та якість виконання польотів наземного і технічного обслуговування та іншої діяльності, пов'язаної з льотною експлуатацією.

DIRECTOR LLC "XENA"
ДИРЕКТОР ТОВ «КСЕНА»
Approved by SRB on date
Затверджено на засіданні SRB



1.2.1 LLC "XENA" SAFETY POLICY

Safety is one of our core business functions, therefore:

The owners, directors, and officers of "XENA" LLC hereby pledge their commitment to fulfill our Company's safety goals and objectives through implementation and continued support of the "XENA" LLC Safety Management System. This commitment includes managing all safety risks to accountable levels, regular reviews of policy and safety objectives to ensure they remain relevant and appropriate, and continuous improvement in our level of safety. Senior management is committed to fully comply with all regulatory requirements, and to further exceed those requirements, to achieve the highest level of safety possible.

All employees of the "XENA" LLC have safety responsibilities, and everyone is accountable for safety performance. Safety performance is an important part of our management evaluation system.

Management of "XENA" LLC is committed to provide the resources necessary to implement and sustain our SMS, resulting in continuous improvement in the safety and quality of our ground, maintenance, flight and support activities.

Ievgen Sokol
ЄВГЕН СОКОЛ
22.10.2021

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.2-4
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

1.2.2 ЦІЛІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Основними цілями безпеки польотів є ідентифікація, ліквідація та/або контроль небезпек на такому низькому рівні, який практично допустимий.

Цілі з БП схвалюються та перевіряються вищим керівництвом на засіданні SRB або засіданні з оцінки якості (далі MEM).

Цілі затверджуються наказом директора ТОВ «КСЕНА» та доводяться до всього персоналу.

Корисним інструментом для контролю виконання цілей та встановлення цілей на наступний період є оцінка ефективності БП.

Процедура оцінки ефективності БП базується на оцінці даних з моніторингу основних та другорядних SPI і SPT.

Для цього використовується форма в Додатку 5.1 SMS-05

1.2.2 SAFETY OBJECTIVES

The key objectives of safety are identification, elimination and/or control of all hazards at the low level that is almost acceptable.

The “XENA” LLC senior management is responsible for safety objectives approval and review at SRB or Management Evaluating Meeting (MEM).

Objectives are approved by “XENA” LLC director order and share with all “XENA” LLC staff.

A useful tool for monitoring the implementation and setting goals for the next period is evaluating of safety performance.

The procedure for evaluating of safety performance is based on the evaluation of data from the monitoring of primary and secondary SPI and SPT.

To do this, use the form in Appendix 5.1 SMS-05

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.3-1
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

1.3 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ

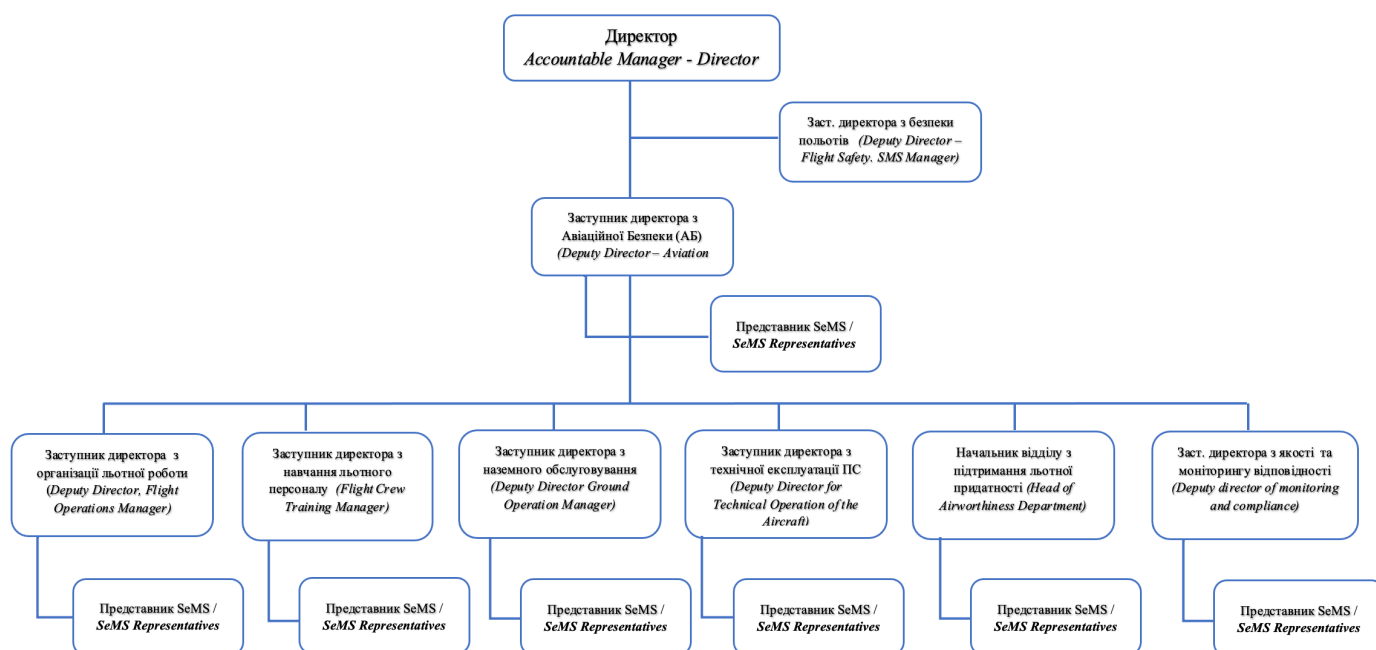
Керівництво Авіакомпанії рішуче прагне забезпечити та підтримувати безпечне робоче середовище і здорові робочі умови. Тому всі працівники ТОВ «КСНА» несуть відповідальність за безпеку польотів в межах своїх повноважень

СУБП встановлює відповідальність за безпеку польотів у межах посадових обов'язків кожного працівника ТОВ «КСНА», починаючи від Директора.

1.3 SAFETY ACCOUNTABILITY

“XENA” LLC senior management are committed to provide and maintain a safe working environment and healthy working conditions. For this reason, all “XENA” LLC personnel are responsible for safety within their scope of competence.

The SMS establishes safety accountabilities for all “XENA” LLC staff starting from CEO.



SMS Structure

Структура СУБП

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.3-2
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

1.3.1 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДИРЕКТОРА ТОВ «КСЕНА» ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ

Директор ТОВ «КСЕНА» несе відповідальність за:

- ✍ впровадження та підтримку СУБП у ТОВ «КСЕНА»;
- ✍ гарантування виділення та розподіл ресурсів, необхідних для управління ризиками з БП, пов'язаними з експлуатацією ПС;
- ✍ здійснення експлуатації відповідно до умов та обмежень АОС та у відповідності до чинних правил та стандартів ТОВ «КСЕНА».

Директор ТОВ «КСЕНА» несе повну відповідальність за безпеку здійснення всієї експлуатації й функціонування та розвиток справедливої культури.

Відповідальність Директора ТОВ «КСЕНА» полягає у забезпеченні належного впровадження та подальшого вдосконалення SMS у всіх сферах організації та операціях, що виконуються відповідно до визначених вимог.

1.3.2 ПІДЗВІТНІСТЬ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КЕРІВНИКІВ ТОВ «КСЕНА» ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ

Вищі керівники ТОВ «КСЕНА», включаючи призначених осіб та пост холдерів, несуть відповідальність за безпеку польотів та авіаційну безпеку в рамках оперативної діяльності підрозділу, який вони очолюють.

- ☀ Заступник директора з організації льотної роботи очолює льотний комплекс та гарантує забезпечення льотної

1.3.1 “XENA” LLC ACCOUNTABLE MANADGER FLIHGT SAFETY

The “XENA” LLC AM is accountable for:

- ✍ implementation and maintenance of the SMS throughout “XENA” LLC;
- ✍ ensuring the plan and allocation of resources necessary to manage safety risks to AC operations;
- ✍ ensuring operations are conducted in accordance with conditions and restrictions AOC and in compliance with applicable “XENA” LLC regulations and standards

The “XENA” LLC has ultimate responsibility and accountability for the safety of the entire operation and just culture functioning and developing.

The “XENA” LLC AM responsibility is ensuring properly implementation and further enhancing the SMS in all areas of the organization and operations performing in accordance with specified requirements.

1.3.2 “XENA” LLC MANAGERS’ SAFETY ACCOUNTABILITIES AND RESPONSIBILITIES

The “XENA” LLC senior management, including nominated persons and post holders are responsible for safety and security within the operational activities of the unit they lead.

- ☀ The Deputy Director, Flight Operations Manager heads the Flight division and ensures flight operation and crew training.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.3-3
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

експлуатації та підготовки екіпажів.

☀ Начальник відділу з підтримання льотної придатності очолює відділ технічний та гарантує управління й нагляд за діяльністю стосовно підтримки льотної придатності ПС.

☀ Заст. директора з наземного обслуговування очолює комплекс наземного обслуговування та сервісу й гарантує управління та нагляд за діяльністю, що входять до сфери наземних процедур, включаючи процедури вантажних перевезень та управління виконанням польотів.

☀ Заст. директора з навчання льотного персоналу гарантує забезпечення якісної професійної підготовки працівників ТОВ «КСЕНА» (льотного складу).

☀ Заст. директора з АБ очолює відділ авіаційної безпеки й гарантує заходи забезпечення безпеки ПС спрямовані на виконання безпечних польотів, збереження життя і здоров'я членів екіпажу, персоналу Авіакомпанії, запобігання несанкціонованого доступу на борт ПС сторонніх осіб.

Вищі керівники ТОВ «КСЕНА» підзвітні в зоні своєї відповідальності за:

✍ визначення політики та цілей безпеки польотів та ознайомлення з ними всього персоналу;

✍ виявлення усіх наявних небезпек та їх аналіз на відповідні ризики безпеки польотів, управління ризиками безпеки та гарантування безпеки польотів;

☀ The head of the airworthiness department heads the technical department and guarantees the management and supervision of the aircraft airworthiness maintenance activities.

☀ The Deputy Director Ground Operation Manager and Service heads the Ground Handling and Service division and ensures the management and oversight of activities within the scope of ground handling procedures, including cargo and control of flight operations.

☀ The head of the Training Center ensures the provision of quality professional training for “XENA” LLC staff (flight crew, aviation security personnel, engineering and technical personnel and ground personnel) and third parties.

☀ Deputy Head of the Aviation Security Department heads the Aviation Security Department and guarantees the aircraft security measures aimed at performing safe flights, preserving the life and health of the crew members, the Airline's personnel, and preventing unauthorized access to the aircraft by unauthorized persons.

The “XENA” LLC senior managers are accountable in their area of responsibility for:

✍ safety policies and objectives definition and familiarizing all personnel with its;

✍ identification of all relevant hazards and analyzing them for corresponding safety risks, the safety risks management and the safety assurance;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.3-4
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

✍ Рішення щодо прийнятності ризику;

✍ призначення персоналу, відповідального за обробку та аналіз даних та інформації з безпеки польотів;

✍ Забезпечення виконання діяльності відповідно до чинних норм та стандартів ТОВ «КСНА».

Керівний персонал (включаючи вищих керівників) складається з керівників дирекцій та відділів. Вони мають повноваження та відповідальність у своїй професійній галузі за:

✍ забезпечення розвитку позитивної культури БП;

✍ забезпечення безпеки польотів у сферах своєї відповідальності;

✍ проведення оцінки ризиків щодо виявлених загроз та прийняття рішень, в межах своїх повноважень, щодо прийнятності ризиків з безпеки експлуатації ПС;

✍ періодичне проведення засідань груп з безпеки польотів;

✍ регулярний перегляд та контроль виявлених ризиків та заходів щодо пом'якшення ризиків на предмет точності та актуальності;

✍ моніторинг ефективності дій щодо зменшення (контролю) ризиків;

✍ щомісячний контроль SPI та виконання коригуючих дій у випадку спрацювання тригерів SPI;

✍ підтримку, ведення та зберігання документації та записів SMS згідно з

✍ risk tolerability decisions;

✍ appointment of the personnel responsible for processing and analysis safety data and information;

✍ ensuring operations are conducted in accordance with “XENA” LLC applicable regulations and standards.

The management personnel (including of Post Holders) consist of managers of directorates and departments. They have authority and responsibility in their professional area for:

✍ ensuring the development of a positive culture;

✍ ensuring safety in their respective areas of operations;

✍ conducting the risk assessment of the identified hazards and decision making within its powers regarding risk tolerability with respect to the safety of aircraft operations;

✍ periodical SAG meetings;

✍ regularly reviewing and control of identified risks and mitigation actions for accuracy and relevance;

✍ monitoring of the effectiveness of risk mitigation (control) actions;

✍ monthly SPI control and corrective actions in case of SPI triggers;

✍ supporting, keeping and holding of the SMS documentation and records in

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.3-5
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

чинними нормами та стандартами ТОВ «КСЕНА»;

✍ контроль підготовки персоналу з питань СУБП відповідно до участі кожної особи в СУБП, включаючи навчання оцінки ризику для представників з БП.

1.3.3 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НЕКЕРІВНОГО ПЕРСОНАЛУ ТОВ «КСЕНА» ЗА БЕЗПЕКУ ПОЛЬОТІВ

До відповідальності некерівного персоналу належить:

✍ знання своїх функціональних обов'язків та безпечне виконання покладених функцій, обов'язків, завдань та / або дій відповідно до правил ТОВ «КСЕНА»;

✍ сповіщення про небезпечні умови або фактори загрози, пов'язані з професійною діяльністю.

Мал. 1. Система управління безпекою та безпечна діяльність в організації.

accordance with “XENA” LLC applicable regulations and standards;

✍ control of the SMS training for personnel in accordance to each individual's involvement in the SMS including risk assessment training for safety representatives.

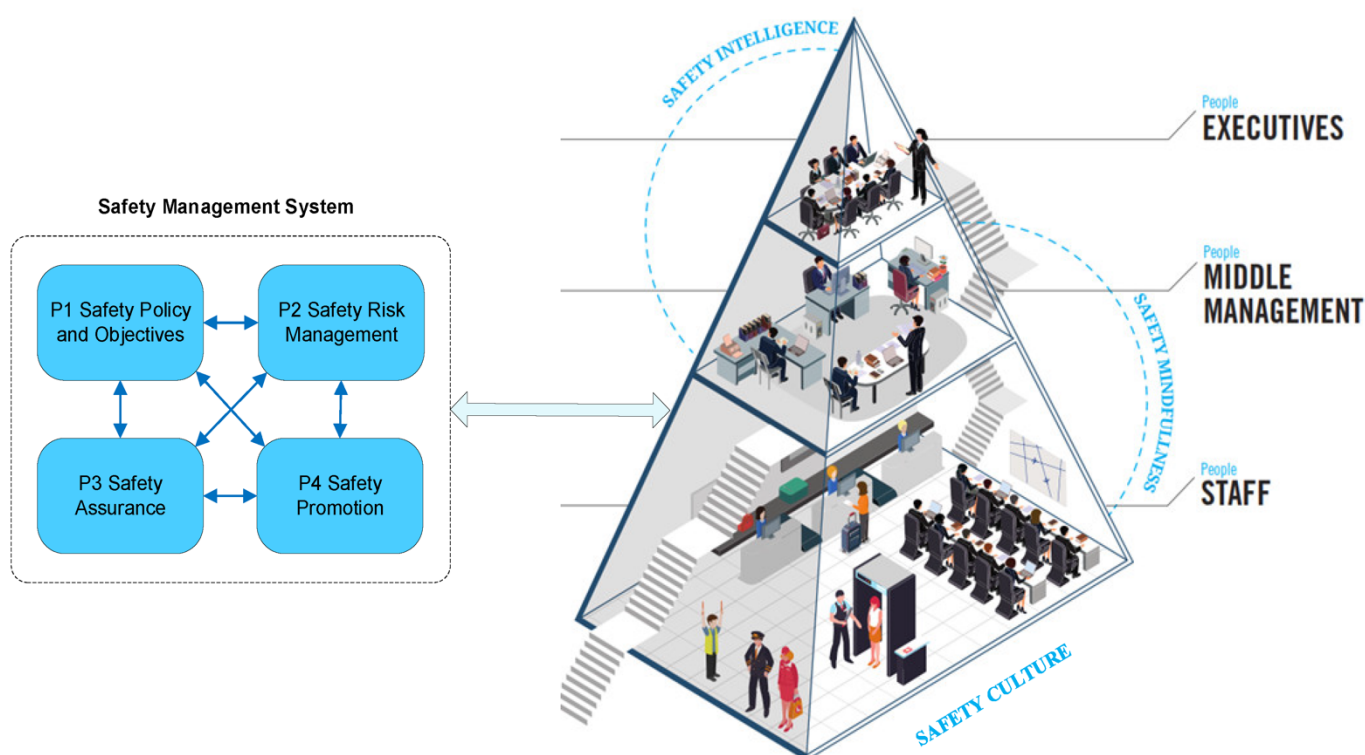
1.3.3 “XENA” LLC NON-MANAGEMENT PERSONNEL SAFETY RESPONSIBILITY

The non-management personnel have the responsibility for:

✍ knowledge of their duties and safe performance of assigned functions, duties, tasks and/or actions in accordance with “XENA” LLC rules;

✍ reporting of hazardous conditions or threat factors related to professional activities.

Fig 1. Safety management system and safe performance in an organisation.



	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.3-6
	1. Політика та цілі безпеки польотів / 1. Safety and objectives			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-1
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

1.4 ПРИЗНАЧЕННЯ КЛЮЧОВОГО ПЕРСОНАЛУ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

1.4 APPOINTMENT OF KEY SAFETY PERSONNEL

1.4.1 КЕРІВНИК З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

1.4.1 SAFETY MANAGER

Заст. директора з БП є керівником з безпеки польотів. Він відповідає за впровадження, підтримку та повсякденне адміністрування СУБП у всій організації від імені Директора ТОВ «КСЕНА» та вищого керівництва.

The Deputy Director – Flight Safety is acting Safety Manager. He is responsible for the implementation, maintenance and day- to-day administration of the SMS throughout the organization on behalf of the “XENA” LLC Director and senior management.

Керівник з БП координує питання управління безпекою польотів в ТОВ «КСЕНА».

The Safety Manager acts as a focal point for safety management issues in the “XENA” LLC.

Керівник з БП підтримує, сприяє та керує впровадженням та підтримкою СУБП, розвиваючи організаційну культуру для ефективного управління безпекою, управління ризиками та звітування про події.

The safety manager supports, facilitates and leads the implementation and maintenance of the SMS, fostering an organizational culture for an effective safety management, risk management and occurrence reporting.

До відповідальності та функцій керівника з БП входить:

The responsibility and functions of the Safety Manager are:

- ✍ сприяти виявленню небезпек, аналізу та управління ризиками;
- ✍ відстежувати здійснення заходів, спрямованих на зменшення ризиків, внесених до Hazard Log;
- ✍ надавати періодичні звіти про показники безпеки;
- ✍ забезпечити ведення документації SMS;
- ✍ переконатись, що доступне навчання з питань SMS та відповідність прийнятним стандартам;
- ✍ надавати консультації з питань безпеки;
- ✍ забезпечити ініціювання та подальші дії щодо внутрішніх розслідувань випадків / нещасних випадків;

- ✍ facilitate hazard identification, risk analysis and management;
- ✍ monitor the implementation of actions taken to mitigate risks, as listed in the Hazard Log;
- ✍ provide periodic reports on safety performance;
- ✍ Ensure maintenance of SMS documentation;
- ✍ ensure that there is SMS training available and that it meets acceptable standards;
- ✍ provide advice on safety matters;
- ✍ ensure initiation and follow-up of internal occurrence / accident investigations;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-2
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍ координувати та підтримувати зв'язок (від імені Директора ТОВ «КСЕНА») з Державною авіаційною службою України, а також з авіаційними владами інших держав, якщо необхідно з питань, пов'язаних з безпекою польотів.

До компетенції керівника з БП належать:

a) Знання:

✍ стандартів ІКАО та європейських вимог та положень щодо управління безпекою;

✍ основних методів розслідування з БП;

✍ людського фактору в авіації.

b) Відповідний та задокументований досвід роботи у:

✍ системі управління, включаючи системи моніторингу відповідності та управління безпекою польотів;

✍ управлінні ризиком;

✍ експлуатації авіакомпанії.

c) Інші відповідні компетенції:

✍ пропаганда позитивної культури безпеки;

✍ міжособистісні, впливаючі та лідерські навички;

✍ навички усного та письмового спілкування;

✍ управління даними, аналітичні навички та навички вирішення проблем;

✍ професійна чесність.

✍ coordinate and liaise (on behalf of “XENA” LLC Director) with the UA SAA, and with foreign aviation authorities, where required in connection with aviation safety.

The competencies for a Safety Manager include the following:

a) Knowledge of:

✍ ICAO standards and European requirements and provisions on safety management;

✍ basic safety investigation techniques;

✍ human factors in aviation.

b) Relevant and documented work experience in:

✍ management systems including compliance monitoring systems and safety management;

✍ risk management;

✍ operations of the airline.

c) Other suitable competencies:

✍ the promotion of a positive safety culture;

✍ interpersonal, influencing and leadership skills;

✍ oral and written communication skills;

✍ data management, analytical and problem-solving skills;

✍ professional integrity.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-3
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

1.4.2 ВІДДІЛ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Відділ безпеки польотів – структурний підрозділ ТОВ «КСНА», підпорядкований Заст. директора з БП - керівнику з БП.

Відділ безпеки польотів складається з:

- ✍ інспекції з безпеки польотів;
- ✍ Відділ пошуково-рятувального забезпечення польотів
- ✍ відділу оцінки ризиків та СУБП;
- ✍ відділу моніторингу польотних даних (згідно з договором ПРАТ Авіакомпанія «КОНСТАНТА»;

Головною метою діяльності відділу з БП є допомога керівнику з безпеки польотів у виконанні всіх завдань, пов'язаних з управлінням безпекою.

Детальний опис всіх функціональних обов'язків, прав та повноважень знаходиться в положеннях та посадових інструкціях, що зберігаються у відділі кадрів.

Нижче наведені основні функції, що виконують відповідні структурні підрозділи комплексу БП.

1.4.2 SAFETY DEPARTMENT

The Safety Division is a structural unit of “XENA” LLC, which subordinated to the Deputy Director – Flight Safety- the Safety Manager.

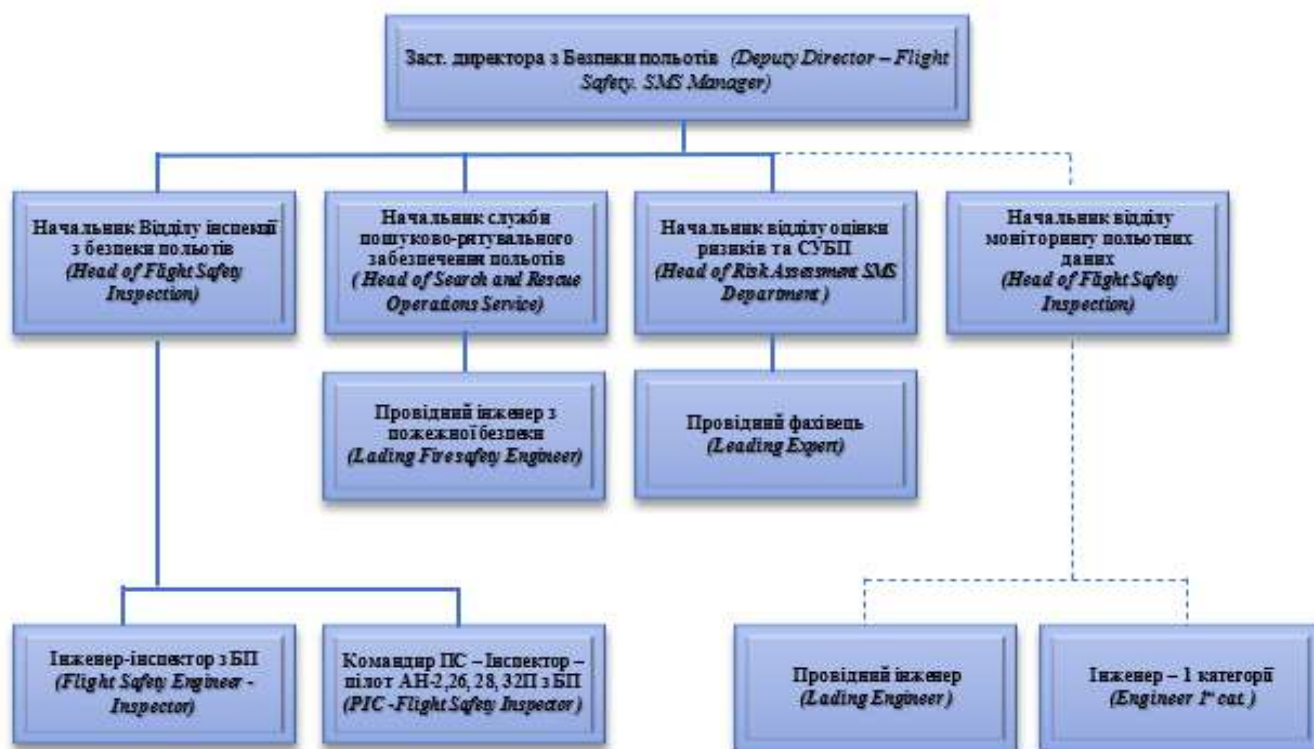
The Safety Division consist of:

- ✍ Flight Safety Inspection;
- ✍ Search and Rescue Operations Service
- ✍ Risk Assessment and SMS Department;
- ✍ Flight Data Monitoring Department (according to the agreement PJSC Airline "CONSTANTA";

The main purpose of the Safety Division is to assist the Safety Manager in performing all tasks related to safety management.

Detailed description of all functions, rights and authorities is contained in Regulations and job descriptions kept in HR department.

The main functions performed by the relevant structural units of the Safety Division are below.



1.4.2.1 ІНСПЕКЦІЯ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Інспекція з безпеки польотів виконує наступні основні функції:

- ✍ проводить розслідування АП, інцидентів та пошкоджень ПС на землі;
- ✍ перевіряє ведення звітної льотної документації в льотному комплексі;
- ✍ перевіряє технічну документацію;
- ✍ розробляє ревізії та контролює виконання програми попередження АП і забезпечення БП;
- ✍ проводить інспектування літаків ТОВ «КСНА» за програмою SAFA / ОЦІНКА БЕЗПЕКИ НАЦІОНАЛЬНИХ АВІАЦІЙНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДІВ SANA та на маршруті;

1.4.2.1 FLIGHT SAFETY INSPECTION

The Flight Safety Inspection performs next main functions:

- ✍ investigation of aviation accidents, incidents and aircraft damages on the ground;
- ✍ checking the maintenance of reporting flight documentation in the flight division;
- ✍ Checking of technical documentation;
- ✍ revision and oversight of implementation of accident prevention and safety assurance program;
- ✍ Inspection of “XENA” LLC aircraft fleet according to SAFA / SANA on the route;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-5
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍ Інспектує підрозділи ТОВ «КСЕНА», що забезпечують польоти з усіх питань щодо БП;

✍ інспектує зовнішні бази;

✍ Взаємодіє з Державною авіаційною службою України та НБРЦА України.

1.4.2.2 СЛУЖБА ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬОТІВ

Служба пошуково-рятувального забезпечення польотів виконує наступні основні функції:

✍ розробляє, підтримує та впроваджує в дію план аварійного реагування, план реагування на надзвичайні ситуації ТОВ «КСЕНА» та локальні плани щодо процедур оперативного реагування при АП або інших НС на поза базових станціях;

✍ організовує спеціальну підготовку та навчання щодо дій в умовах загрози, виникнення та ліквідації наслідків АП, серйозних інцидентів з ПС та НС будь-якого характеру;

✍ планує заходи для виконання пошуково-рятувальних робіт підрозділами ТОВ «КСЕНА»;

✍ готує, узгоджує та укладає відповідні угоди щодо пошукового, аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів ПС ТОВ «КСЕНА» в галузі пожежної безпеки та цивільного захисту.

1.4.2.3 ВІДДІЛ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ТА СУБП

Відділ оцінки ризиків та СУБП виконує наступні основні функції:

✍ inspection of “XENA” LLC units providing flights on all matters related to safety;

✍ inspects external bases;

✍ liaison with UA SAA and NIBCA.

1.4.2.2 SEARCH AND RESCUE OPERATIONS SERVICE

The Search and Rescue Operations Service performs next main functions:

✍ preparation, maintenance and implementation of Emergency Response Plan, LLC “XENA” Emergency Response Plan, and local plans of operations response to aviation accidents or other occurrences at out-of-base stations;

✍ organisation of special training regarding actions in threat conditions, occurrence and elimination of aviation accidents, major incidents involving aircraft and occurrences of any kind;

✍ planning of LLC “XENA” search and rescue operations;

✍ preparation, approval and execution of relevant agreements for search, rescue and fire-fighting support of LLC “XENA” flight operations in the area of fire safety and civil protection.

1.4.2.3 RISK ASSESSMENT AND SMS DEPARTMENT

The Risk Assessment and SMS Department performs next main functions:

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.4-6
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍ вдосконалення та підтримання SMM, розробка та/або покращення процедур щодо СУБП, включаючи культуру БП;

✍ розробка та підтримка навчальних програм та матеріалів, навчання персоналу ТОВ «КСЕНА» та підрядних організацій (за потреби) СУБП;

✍ Консультативна допомога керівникам і працівникам ТОВ «КСЕНА» з питань впровадження та розвитку СУБП, а також оцінки ризиків;

✍ адміністрування веб сайту ТОВ «КСЕНА» з безпеки польотів (<https://mrv.asl.avex.pro>);

1.4.2.4 ВІДДІЛ МОНІТОРИНГУ ПОЛЬОТНИХ ДАНИХ

Відділ моніторингу польотних даних виконує наступні основні функції:

✍ здійснює перезapis параметричної ПІ з бортових реєстраторів ПС;

✍ розшифровує та виконує попередній аналіз матеріалів розшифрування параметричної ПІ;

✍ здійснює прослуховування та транскрипцію звукової ПІ.

📌 ПРИМІТКА:

Предмет договору № 25/06 від 25 червня 2021 року ПрАТ «АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА» надає послуги для ТОВ «КСЕНА» роботи з обробки та аналізу польотної інформації, що реєструється бортовими реєстраторами параметричної (FDR) і мовної інформації (CVR), встановленими на ПС ТОВ «КСЕНА»

1.4.3 КОМІТЕТИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Для ефективного керування та гарантування безпеки польотів в ТОВ «КСЕНА» існують

✍ improving and maintaining SMM, developing and / or improving SMS procedures, including safety culture;

✍ development and maintenance of training programmes and materials, training of "XENA" LLC personnel and contractors (if required) on SMS;

✍ active assistance to "XENA" LLC senior management and personnel on issue related to SMS implementation and development, and to risk assessment;

✍ administration of "XENA" LLC safety website (<https://mrv.asl.avex.pro>);

1.4.2.4 FLIGHT DATA MONITORING DEPARTMENT

The Flight Data Monitoring Department performs next main functions:

✍ re-recording parametric FI from on-board recorders;

✍ deciphering and preliminary analysis of deciphered parametric FI;

✍ performs listening and transcription of audio FI.

📌 NOTE:

Subject of the contract No. 25/06 dated June 25, 2021 PJSC "AIRCOMPANY CONSTANTA" provides services for LLC "XENA" to process and analyze flight information recorded by flight data recorders of parametric (FDR) and language information (CVR) installed at the Substation LLC " XENA"

1.4.3 SAFETY COMMITTEES

LLC " XENA" has three levels of safety committees that ensure ongoing monitoring

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-7
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

три рівні комітетів з безпеки польотів, які гарантують постійний моніторинг та оцінювання процесів системи управління безпекою польотів ТОВ «КСЕНА»:

 Рада з безпеки польотів (SRB);

 Комісія з безпеки польотів;

 Групи з безпеки польотів (SAG).

1.4.3.1 РАДА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Рада з безпеки польотів (SRB) являється комітетом вищого рівня, який розглядає стратегічні функції безпеки польотів та складається з вищих керівників Авіакомпанії на чолі з Директором.

Склад та положення про SRB затверджується наказом Директора. У разі необхідності, на засідання SRB в ролі експертів можуть бути запрошені фахівці ТОВ «КСЕНА», які володіють спеціальними знаннями.

Засідання SRB проводяться один раз на рік, а також улюбий інший час, за потребою. Протокол засідання складається начальником відділу оцінки ризиків та СУБП і розсилається всім членам SRB.

SRB забезпечує, що для досягнення встановленої ефективності безпеки польотів виділяються відповідні ресурси та надається стратегічне керівництво групам з безпеки польотів ТОВ «КСЕНА».

SRB контролює:

 Показники безпеки польотів щодо політики та цілей;

 ефективність СУБП;

 ефективність нагляду за безпекою польотів підрядних організацій;

and assessment of LLC " XENA" SMS processes for effective management and safety assurance:

 Safety Review Board (SRB);

 Safety Commission;

 Safety Action Groups (SAG).

1.4.3.1 SAFETY REVIEW BOARD

Safety Review Board (SRB) is a high- level committee that reviews strategic safety functions and consists of LLC " XENA" senior management headed by Director.

Composition of SRB and its provisions are approved by decree of Director. Where required, LLC " XENA" experts who have specific experience may be invited to SRB meetings.

SRB meetings are convened once a year and at any other time when required. Meeting minutes are composed by head of Risk Assessment and SMS department and sent out to all SRB members.

SRB makes sure that relevant resources are allocated and LLC " XENA" safety groups exercise strategic management to achieve the desired safety performance standards.

SRB controls:

 safety indicators pursuant to the policy and objectives;

 SMS performance;

 efficiency of safety supervision by contractors;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-8
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍ вчасність вживання коригувальних чи пом'якшуючих дій;

✍ ефективність процесів управління безпекою польотів ТОВ «КСЕНА».

✍ Рішення та стратегічні директиви, прийняті радою безпеки польотів є обов'язковими для впровадження в рамках СУБП ТОВ «КСЕНА».

✍ Інколи засідання SRB та з оцінки результатів з якості та БП (MEM – Management Evaluation Meeting) можуть бути об'єднані.

1.4.3.2 КОМІСІЯ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Комісія з безпеки польотів створена з метою підвищення ефективності профілактичної роботи щодо попередження авіаційних подій та посилення контролю за виконанням вимог нормативних документів щодо безпеки польотів.

Комісія складається на основі наказу Директором ТОВ «КСЕНА» з керівників експлуатаційних підрозділів і очолюється керівником з безпеки польотів.

Засідання комісії з безпеки польотів проводяться один раз у квартал. Протоколи засідань зберігаються в інспекції з безпеки польотів.

Детальний опис щодо комісії з безпеки польотів знаходиться в Програмі з попередження авіаційних подій та забезпечення безпеки польотів, що зберігається в паперовому вигляді в інспекції з безпеки польотів.

1.4.3.3 ГРУПА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Групи з безпеки польотів ТОВ «КСЕНА» (SAG) засновані на базі експлуатаційних підрозділів, очолюються керівником

✍ timely taking of corrective or mitigating actions;

✍ efficiency of safety management processes at LLC " XENA".

✍ Decisions and strategic directives adopted by Safety Review Board are compulsory for implementation within LLC " XENA" SMS.

✍ Sometimes SRB can be combined with Management Evaluation Meeting.

1.4.3.2 SAFETY COMMISSION

Safety Commission is established to improve the efficiency of aviation accident prevention and reinforce control over compliance with regulatory safety documents.

Commission is established by decree of LLC " XENA" Director and shall be composed by managers of operational units and shall be chaired by Safety Manager.

Safety Commission meetings are convened on quarterly basis. Meeting minutes are kept at Safety Inspectorate.

Detailed description of Safety Commission is contained in the Aviation Event Prevention and Safety Assurance Program, the hard copy of which is kept in Flight Safety Inspection.

1.4.3.3 SAFETY ACTION GROUP

LLC " XENA" Safety Action Groups (SAGs) are established in LLC " XENA"

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-9
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

підрозділу і складаються з представників з безпеки польотів.

Одним із завдань SAG є втілення стратегічних рішень, прийнятих SRB.

Засідання SAG проводяться щонайменше один раз на три місяці, але засідання можуть проводитися з частішою періодичністю, в залежності від потреб окремого підрозділу та експлуатаційної обстановки.

На засідання SAG можуть бути запрошені фахівці інших підрозділів, які володіють спеціальними знаннями.

Керівник SAG несе відповідальність за документування, зберігання на внутрішньому сервері та надання результатів зустрічі у вигляді заповнених протоколів та/або форм оцінки ризиків протягом не більше трьох робочих днів на адресу sms@xena.aero.

Детальний опис діяльності SAG знаходиться в керівництвах експлуатаційних підрозділів.

SAG експлуатаційного підрозділу наглядає та забезпечує:

✍ ефективність та підсумки роботи процесів управління ризиком безпеки польотів;

✍ контроль стану SPI та необхідність виконання будь-яких дій у разі спрацювання тригерів;

✍ оцінку впливу будь-яких змін на БП в рамках процесу управління змінами;

✍ розгляд інформації щодо наявних загроз, оцінку ризиків та належне вирішення або пом'якшення оцінених ризиків;

units, chaired by the unit/division manager and composed of safety representatives.

One of SAG's roles is to implement strategic decisions made by SRB.

SAG meetings are convened at least once in every three months, however, meetings can take place more often depending on the needs of the specific unit and operational situation.

Experts from other LLC "XENA" units who have specific knowledge may also be invited to SAG meetings.

The SAG Manager is responsible for documenting, storing on the internal server and providing the results of the meeting in the form of completed minutes and / or risk assessment forms within no more than three working days to sms@xena.aero.

Detailed description of SAG activities is contained in operational manuals of the relevant units.

Operational unit SAG oversees and provides:

✍ efficiency and results of safety risk management processes operation;

✍ monitoring the SPI status and the need to perform any actions in case of triggers;

✍ assessment of the impact of any changes on the safety within the change management process;

✍ consideration of information on existing safety threats / hazards, risk assessment and appropriate resolution or mitigation of assessed risks;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-10
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍ виконання у зазначені терміни та ефективність дій / бар'єрів щодо пом'якшення ризиків;

✍ перегляд та переоцінку ризиків БП (за необхідності), як мінімум, один раз на рік;

✍ Виконання рекомендацій з БП та просування БП;

✍ проведення оцінки ризиків при скоєнні подій за вимогою голови комісії з розслідування подій;

✍ контроль забезпечення зворотнього зв'язку з персоналом щодо питань, пов'язаних з повідомленнями персоналу з БП та інших питань з БП;

✍ виконання цілей та завдань SRB та встановлення або коригування SPI / SPT.

1.4.3.4 ПРЕДСТАВНИКИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Для ефективної роботи СУБП ТОВ «КСЕНА», у кожному експлуатаційному підрозділі є представники з БП.

Представники з БП обираються з найбільш досвідчених працівників, та затверджуються наказом або розпорядженням керівника експлуатаційного підрозділу за погодженням з керівником з БП.

Представники з БП повинні пройти спеціальне навчання з СУБП (див. SMM п.4.1.1.2).

До обов'язків представників з БП кожного експлуатаційного підрозділу належить:

✍ моніторинг, розгляд та коригування повідомлень від персоналу в програмі ASL;

✍ well-timed implementation and effectiveness of actions / barriers to mitigate risks;

✍ safety risks review and reassessment (if necessary) at least once a year;

✍ Implementation of safety Recommendations and safety promotion;

✍ risk assessment of occurrences at the request of the head of the occurrence investigation commission;

✍ control of providing feedback to staff on issues related to staff safety reports and other safety issues;

✍ fulfill the goals and objectives of the SRB and establish or adjust the SPI / SPT.

1.4.3.4 SAFETY REPRESENTATIVE

For the effective operation of the LLC "XENA", each operational unit has a safety representatives.

The safety representatives are selected from the most experienced employees and approved by order of the head of the operational unit in consultation with the Safety manager.

The safety representatives shall have a special SMS training (see SMM 4.1.1.2).

The responsibilities of the safety representatives of each operational unit include:

✍ monitoring, reviewing and correcting reports from staff in the ASL program;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.4-11
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍️ пошук, початковий аналіз та доведення до відома керівника підрозділу важливої інформації про виявлені фактори небезпеки;

✍️ зворотній зв'язок з персоналом (у разі необхідності);

✍️ внесення інформації з БП, отриманої з інших джерел до програми ASL;

✍️ участь у проведенні оцінки ризиків щодо виявлених факторів небезпек;

✍️ участь у проведенні оцінки ризиків при скоєнні подій за вимогою голови з розслідування подій;

✍️ оформлення та забезпечення зберігання протоколів SAG та форм оцінки ризиків в папці **Safety Risk Management** на внутрішньому сервері <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/>;

✍️ ведення та підтримка Hazard Log;

✍️ моніторинг та підтримка SPI;

✍️ участь у роботі SAG.

📌 ПРИМІТКА:

всім представникам з БП створюється персональний профіль в програмі ASL та надаються права доступу за запитом керівника підрозділу.

1.4.4 ВІДДІЛ МОНІТОРИНГУ ІНСПЕКЦІЇ

Відділ моніторингу інспекції виконує наступні основні функції:

✍️ виконання внутрішніх аудитів з моніторингу та відповідності;

✍️ виконання аудитів у постачальників послуг та код шеренгових партнерів;

✍️ search, initial analysis and informing the head of the department of important information about the identified hazards;

✍️ feedback to staff (if necessary);

✍️ submitting safety information obtained from other sources into the ASL program;

✍️ participation in risk assessment of identified hazards;

✍️ participation in risk assessment of occurrences at the request of the head of the occurrence investigation commission;

filling in and ensuring the storage of SAG minutes and risk assessment forms in **Safety Risk Management** folder on internal LLC "XENA», server <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/>;

✍️ maintenance and support of Hazard Log;

✍️ monitoring and support SPI;

✍️ participation in the work of SAG.

📌 NOTE:

all safety representatives have a personal profile in the ASL program and given access rights on the request of their managers.

1.4.4 DEPARTMENT OF MONITORING INSPECTIONS

The monitoring department of the inspection performs the following main functions:

✍️ performance of internal monitoring and compliance and safety audits;

✍️ performance of service providers and code sharing audits;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-12
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

✍ проводить інспекції щодо моніторингу та відповідності виконання послуг контракторами в сфері наземного обслуговування ПС, пасажирів та багажу та підрядних організацій;

✍ контроль відповідності повітряних суден експлуатаційним вимогам та спеціальним дозволам Державної авіаційної служби України та міжнародних організацій цивільної авіації

✍ вдосконалення та підтримання керівництва з моніторингу відповідності;

✍ Зв'язок з Державною авіаційною службою України щодо питань відповідності стандартам.

✍ Проводить інспекції щодо інтер'єру та екстер'єру ПС.

ПРИМІТКА:

Заст. директора з моніторингу та відповідності взаємодіє з Заст. директора безпеки польотів в справу досягнення спільних завдань і, в особливості, завдань організації із забезпечення безпеки польотів.

✍ conducting inspections on the monitoring and compliance of services provided by contractors in the ground operation, passenger and baggage services;

✍ control of aircraft compliance with operational requirements and special permits of UA SAA and international civil aviation organisations;

✍ enhance and maintenance of Compliance Monitoring Manual and audit program.

✍ liaison with UA SAA for standard compliance issues.

✍ conducting interior and exterior inspections of the aircraft.

NOTE:

Deputy Director for Monitoring and Compliance interacts with the Deputy. the director of aviation safety in achieving the overall objectives and especially the objectives of the organization to ensure aviation safety.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.4-13
	Призначення ключового персоналу з безпеки польотів / General Provision Appointment of key safety personnel			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.5-1
	Культура з безпеки / Safety culture			

1.5 КУЛЬТУРА З БЕЗПЕКИ

Для сприяння безпечному робочому середовищу в ТОВ «КСЕНА» реалізується «справедлива культура» (just culture).

Справедлива культура сприяє створенню атмосфери довіри, в якій люди заохочуються, навіть нагороджуються за надання важливої інформації, пов'язаної з безпекою польотів, але де існує чітка межа між прийнятною і непринятною поведінкою.

Справедлива культура існує для:

✍ усунення поняття що провина є корисною концепцією. Основна причина помилки ніколи не буде визначена, якщо єдина мета – знайти винуватця;

✍ визначення чітких ліній між прийнятним і неприйнятним виконанням роботи. Як тільки лінії проведені, люди повинні знати, що від них очікується і зрозуміти, що саме вони будуть нести відповідальність за свою роботу;

✍ у випадках невідповідностей, визначення чітких інструкцій щодо того, що має статися. Ми часто не можемо визначити причину невідповідності. Перед тим, як застосувати санкції, необхідно зрозуміти кореневі причини. Тільки тоді може бути вжито відповідних заходів.

У рамках справедливої культури в ТОВ «КСЕНА» запроваджена політика некараності працівника за помилку, за умови, якщо він сповістив про помилку протягом 72 годин з моменту її виявлення та вона не призвела до тяжких наслідків і не є приводом до дисциплінарної чи кримінальної відповідальності.

Ідеальна культура з безпеки польотів полягає в тому, що персонал і системи співпрацюють, допомагаючи один одному в такому

1.5 SAFETY CULTURE

To encourage a safe working environment, “XENA” LLC is promoting just culture.

Just culture contributes to the atmosphere of trust, where people are encouraged and even rewarded for giving important information related to aviation safety, however, it also draws a clear line between the accepted and unaccepted behaviour.

Just culture exist to:

✍ combat an idea that guilt is a beneficial concept. The core reason of a mistake will never be identified, if the only goal is to find who is guilty;

✍ draw a clear line between acceptable and unacceptable joint the job. Once the lines are drawn, people must be made aware what they are expected of, and understand that they will be made responsible for their job;

✍ in case of inconsistencies, provide clear instructions on what should be happening. We are often not able to find out why an inconsistency is occurring. Before imposing any sanctions, it is necessary to understand the root causes. Only then relevant actions can be taken.

Within the framework of the just or fair culture, “XENA” LLC has a policy of not punishing an employee for a mistake, provided that he reported the mistake within 72 hours of its detection and it did not lead to serious consequences and does not lead to disciplinary or criminal liability.

An ideal safety culture is when employees and systems cooperate, helping each other in a non- punishment environment, where any

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.5-2
	Культура з безпеки / Safety culture			

середовищі безкарності, де виявлені помилки визнаються та позитивно і Конструктивно використовуються.

Тому справедлива культура має на меті заохочувати відкриту культуру звітування, засновану на вивченні досвіду та невдач.

Справедлива культура повинна забезпечити, щоб людська помилка була визнана нормальною і неповторюваною.

Ця культура буде вирішувати і покращувати всі супутні фактори, що підтримуватимуть чітке розмежування між людською помилкою, недбалою поведінкою, безрозсудною поведінкою та навмисними порушеннями.

Наша справедлива культура є поєднанням чотирьох вільних культур:

1) **«Інформаційна»** культура, яка вимагає від усіх систем керування позитивними знаннями про людські, технічні, організаційні та екологічні чинники, які впливають на організацію і через які трапляються помилки.

2) **«Гнучка»** культура відкрита для змін на основі «навчання з досвіду» і міцної культури безпеки польотів з пріоритетами безпеки.

3) Культура **«звітності»**, яка базується на відкритому організаційному кліматі, де всі зацікавлені сторони заохочуються звітувати про всі випадки відхилення від відомих стандартів та вимог, небезпеки та помилок без будь-якого покарання.

4) Культура **«навчання»**, яка готова проводити проєктивні та коригувальні дії, а також приймати відповідні дії та рішення, що базуються на висновках із відповідної інформації. Бажання здійснювати важливі реформи там, де це вважається необхідним.

Треба пам'ятати, що безпечна експлуатація не

mistakes revealed are admitted and points are taken on board.

This is why just culture intends to encourage an open accountability culture based on learning from experience and failures.

Just culture must ensure that a human mistake is recognized as normal and unique.

This culture will solve and improve any side factors that will maintain a clear distinction between a human mistake, negligent behavior, unreasonable behavior, and intentional misconduct.

Our just culture is a combination of four free cultures:

1) **“Informational”** culture, which requires that all systems manage positive knowledge about human, technical, organisational and environmental factors that have impact on the organisation and cause mistakes.

2) **“Flexible culture”**, open for changes on the basis of “learning from experience”, and a solid culture of aviation safety with a priority of safety.

3) **“Accountability”** culture based on open organisational climate, where all stakeholders are being encouraged to report any cases of deviation from the established standards and requirements, hazards and mistakes without any punishment.

4) **“Teaching”** culture ready to take proactive and corrective action, and ready to make relevant decisions based on conclusions derived from relevant information. Willingness to make important reforms where it is deemed needed.

Remember that safe operation does not mean

означає відсутності ризиків.

no risks.

Справедлива культура покликана підкреслити відповідальність та корпоративне саморегулювання в усіх питаннях, пов'язаних з безпекою польотів.

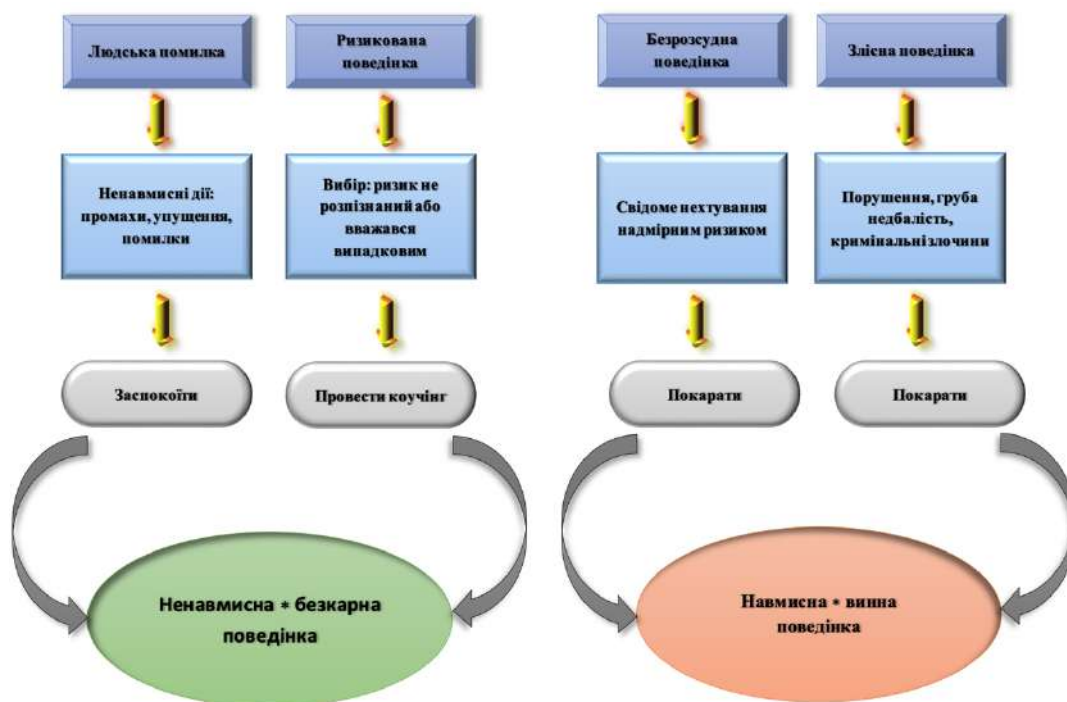
Just culture is intended to emphasize responsibility and corporate self- governance in all matters related to aviation safety.

Вона спирається на організацію, корпоративну структуру та весь залучений персонал, що дозволяє активно виявляти проблеми, пов'язані з безпекою польотів та забезпечувати належні заходи.

It is based on the organisation, corporate structure and all involved employees, which helps efficiently identify any problems related to aviation safety, and take relevant action.

На малюнку нижче показано відмінності між людською помилкою і ризикованою поведінкою, що є ненавмисною некарною поведінкою та безрозсудною і злісною поведінкою, за яку відповідно повинно бути призначене покарання.

The figure below shows the differences between human error and risky behavior, which is unintentional unpunished behavior and reckless and malicious behavior, for which punishment should be imposed accordingly.



Керівники несуть відповідальність за встановлення чітких і практичних стандартів, задокументованих в експлуатаційних керівництвах відповідних підрозділів.

Senior managers are responsible for setting clear and practical standards documented in operational manuals of relevant units.

Не очікується, що будуть встановлені стандарти для будь-якої поведінки, але важливим є запровадження основоположних та

Standards are not expected to be set for any kind of behaviour, however, it is important to introduce fundamental and generic principles

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.5-4
	Культура з безпеки / Safety culture			

загальних принципів, яким слідують працівники.

Невиконання стандартів – це збій управління, а не індивідуальний збій.

Для виконання стандартів важливою умовою є належне навчання. Керівник повинен навчити співробітника як поводитися в ситуаціях, коли не існує письмових стандартів.

Неможливість забезпечити підготовку не є індивідуальною невдачею, але помилкою в системі навчання.

Керівники повинні дотримуватись стандартів. Невідповідність у застосуванні стандартів не є індивідуальною помилкою, але може бути невдалим управлінням.

Коли стандарти чіткі, проводиться належне навчання та керівники дотримуються стандартів, люди роблять все правильно.

Якщо працівники припускаються помилок і не слідують визначеним процедурам, необхідно зрозуміти, який тип помилки вони допускають, перш ніж вжити відповідні коригуючі дії.

employees will follow.

Failure to comply with standards is a management failure rather than individual failure.

Appropriate training is an important condition for compliance with standards. Managers must teach their subordinates how to behave in situations that are not governed by written standards.

Inability to provide training is not an individual failure, but a mistake in the training system.

Managers must adhere to standards. Non-compliance in application of standards is not an individual mistake, but may be unsuccessful management.

When standards are clear, appropriate training is provided, and managers comply with standards, people do everything right.

If employees make mistakes and do not follow the established procedures, it is necessary to understand what type of mistake they are making prior to taking a relevant corrective action.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.5-5
	Культура з безпеки / Safety culture			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.6-1
	План аварійного реагування / Emergency response plan			

1.6 ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

У ТОВ «КСЕНА» розроблено План реагування на аварійні (надзвичайні ситуації) (Emergency Response Plan) (далі - Аварійний план авіакомпанії), затверджений директором ТОВ «КСЕНА» від серпня 2021 року. Аварійний план авіакомпанії скоординований та погоджений з керівником експлуатанта аеропорту базування КП МА «ЗАПОРІЖЖЯ» за договором з ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

Аварійний план авіакомпанії розроблено відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а саме: пункту 9.3.7 Керівництва з управління безпекою польотів (ICAO, Doc 9859-AN/474) видання четверте, 2018 року та з урахуванням Методичних рекомендацій з управління кризовими ситуаціями, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 26 грудня 2016 року N 999.

Аварійний план авіакомпанії визначає процедури, ролі та дії посадових осіб, персоналу ТОВ «КСЕНА» та взаємодіючих організацій під час реагування на аварійні ситуації з ПС авіакомпанії та ліквідації надзвичайних ситуацій.

Аварійний план авіакомпанії розробляється окремим документом адміністрацією ТОВ «КСЕНА» та знаходиться в Центрі забезпечення польотів, пошуку та рятування. Активація Аварійного плану авіакомпанії здійснюється під час виникнення аварійних та надзвичайних ситуацій з ПС авіакомпанії.

Головна мета Аварійного плану авіакомпанії полягає в безпечному продовженні діяльності та у відновленні якомога швидше нормальної роботи авіакомпанії після ліквідації наслідків події шляхом забезпечення упорядкованого і ефективного переходу від штатних до аварійних операцій, включаючи організацію роботи центру управління кризовими

1.6 EMERGENCY RESPONSE PLAN

“XENA” LLC has developed an Emergency Response Plan (hereinafter referred to as the Airline's Emergency Plan), approved by the Director of “XENA” LLC dated August 2021. International Airport " Zaporizhzhia" under an agreement with PRIVATE JOINT STOCK COMPANY "KONSTANTA AIRLINE"

The airline's emergency plan was developed in accordance with the Convention on International Civil Aviation, namely: clause 9.3.7 of the Safety Management Manual (ICAO, Doc 9859-AN / 474) fourth edition, 2018 and taking into account the Crisis Management Guidelines approved by by order of the UA SAA dated December 26, 2016 N 999.

The airline's emergency plan defines the procedures, roles and actions of officials, personnel of “XENA” LLC and cooperating organizations in responding to emergencies with the airline's aircraft and emergency response.

The airline's emergency plan is developed by a separate document by the administration of “XENA” LLC and is located in the Flight Support, Search and Rescue Center. The activation of the Airline's Emergency Plan is carried out in the event of emergencies and emergencies with the airline's aircraft.

The main objective of the Airline Contingency Plan is to safely continue operations and to restore normal airline operations as soon as possible after the accident, by ensuring an orderly and efficient transition from normal to emergency operations, including organizing the operation of a crisis management center,

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.6-2
	План аварійного реагування / Emergency response plan			

аварійної ситуації і делегування повноважень.

Аварійним планом авіакомпанії визначено обов'язки посадових осіб ТОВ «КСЕНА» і взаємодіючих органів управління, сил та засобів, підприємств, установ, організацій, що беруть участь у ліквідації аварійних та надзвичайних ситуацій та їх наслідків, у тому числі і не пов'язаних з авіаційною подією, а також для забезпечення організації і здійснення пошуково-рятувального забезпечення польотів авіакомпанії, а саме планування та проведення заходів щодо пошуку та виконання аварійно-рятувальних робіт до, під час і після авіаційної події, організацію роботи центру управління кризовими ситуаціями, координацію дій керівництва авіакомпанії, взаємодіючих органів управління, сил та засобів, підприємств, установ та організацій.

 Структура Аварійного плану авіакомпанії включає реагування на аварійні ситуації з ПС авіакомпанії:

 порядок повідомлення про аварійну ситуацію з ПС;

 обов'язки керівництва та співробітників експлуатанта ПС, а також їхні дії на випадок аварійних обставин на аеродромі базування та поза межами аеродрому;

 заходи щодо приймання евакуйованих пасажирів;

 порядок використання ресурсів експлуатанта ПС та порядок координації дій з іншими експлуатантами, що базуються на аеродромі, щодо взаємодопомоги;

 порядок дій експлуатанта ПС при аварійній ситуації з ПС поза межами аеропорту;

emergency, and delegation of authority.

the airline's emergency plan defines the duties of the officials of "XENA" LLC and the interacting control bodies, forces and means, enterprises, institutions, organizations involved in the elimination of accidents and emergencies and their consequences, including those not related to the aviation event, as well as to ensure the organization and implementation of search and rescue support of the airline's flights, namely, the planning and implementation of measures for the search and performance of emergency rescue operations before, during and after the accident, the organization of the work of the crisis management center, coordination of actions of the airline's management, interacting control bodies, forces and means, enterprises, institutions and organizations.

 the structure of the Airline's Emergency Plan includes responding to emergencies with the airline's aircraft:

 the procedure for reporting an emergency from the aircraft;

 responsibilities of the management and staff of the aircraft operator, as well as their actions in case of emergency at the home aerodrome and outside the aerodrome;

 arrangements for receiving evacuated passengers

 the procedure for using the resources of the aircraft operator and the procedure for coordinating actions with other operators based at the aerodrome, for mutual assistance;

 the order of actions of the aircraft operator in case of an emergency with an aircraft outside the aerodrome;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	1.6-3
	План аварійного реагування / Emergency response plan			

 заходи щодо евакуації ПС або його частин з місця події;

 measures to evacuate the aircraft or its parts from the scene of the accident;

 та надзвичайні ситуації а саме:

 and emergencies, namely:

 стихійне лихо у приміщенні:

 natural disaster indoors:

 пожежа, вибух, забруднення, затоплення;

 fire, explosion, pollution, flooding;

втрата робочого ресурсу:

loss of working resource:

 робочі приміщення, офіси, повітряне судно;

 work premises, offices, aircraft;

 вплив наслідків стихійного лиха;

 the impact of the consequences of a natural disaster;

 кліматична подія:

 climatic event:

 сніг, буря, повінь, удар блискавки;

 snow, storm, flood, lightning strike;

природні катастрофи:

natural disasters:

 землетрус, вулканічне виверження;

 earthquake, volcanic eruption;

 харчове отруєння, епідемія;

 food poisoning, epidemic;

 смерть, самогубство на робочому місці;

 death, suicide in the workplace;

 жертви, пов'язані зі стихійним лихом, хворобою або інфекцією;

 victims of natural disaster, illness or infection;

 соціальні бунти:

 social riots:

 страйк, блокування доступу;

 strike, blocking of access

 внутрішня або зовнішня загроза:

 internal or external threat:

 атака, сповіщення про мінування, саботаж, тероризм;

 attack, mine alerts, sabotage, terrorism;

 втрата енергії:

 energy loss:

 електрика, газ;

 electricity, gas;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	1.6-4
	План аварійного реагування / Emergency response plan			

втрата зв'язку:

☐ Інтернет, кібератака, стаціонарний або мобільний зв'язок;

☐ вплив засобів масової інформації;

☐ нещасний випадок під час місії:

☐ ділова поїздка, відрядження за кордон.

Перегляд Аварійного плану авіакомпанії здійснюється щорічно, або ж після проведених реальних пошуково-рятувальних робіт та участі у повномасштабних навчаннях на аеродромі базування із залученням взаємодіючих організацій шляхом внесення відповідних змін або поправок. Результати проведених реальних пошуково-рятувальних робіт та повномасштабних навчань оцінюються та впроваджуються заходи для підвищення ефективності аварійного планування. Графік проведення періодичних навчань з метою перевірки Аварійного плану авіакомпанії затверджується керівником ТОВ «КСЕНА».

Розповсюдження Аварійного плану здійснюється відповідно до наказу керівника ТОВ «КСЕНА» серед підрозділів та персоналу який залучається до реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації та проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт згідно Аварійного плану авіакомпанії. Копії Аварійного плану авіакомпанії знаходиться у посадових осіб, підрозділах (службах) ТОВ «КСЕНА» та аеродрому базування та інших аеродромів до яких ПС авіакомпанії виконують польоти.

© План дій на випадок аварійної (надзвичайної ситуації) викладений в окремому документі.

loss of connection:

☐ Internet, cyberattack, landline or mobile communications;

☐ the influence of the media;

☐ accident during missions:

☐ business trip, business trip abroad.

Review of the Airline's Emergency Plan is carried out annually, or after actual search and rescue operations have been carried out and participation in full-scale exercises at the home aerodrome with the involvement of cooperating organizations by making appropriate changes or amendments. The results of real search and rescue operations and full-scale exercises are being evaluated and measures are being implemented to improve the effectiveness of emergency planning. The schedule of periodic exercises in order to check the Airline's Emergency Plan is approved by the head of "XENA" LLC.

Distribution of the Emergency Plan is carried out in accordance with the order of the head of "XENA" LLC among the units and personnel involved in responding to emergency (emergency) situations and conducting search and rescue operations in accordance with the Airline's Emergency Plan. Copies of the Airline's Emergency Plan are kept by officials, divisions (services) of "XENA" LLC and the home airfield and other airfields to which the Airline's aircraft operate.

© ERP is set out in a separate document.

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	1.6-5
	План аварійного реагування / <i>Emergency response plan</i>			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-1
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

2 УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Управління ризиком безпеки польотів (SRM) являється ключовим компонентом системи управління безпекою польотів і включає в себе виявлення загрози, оцінку ризику, пом'якшення ризику і прийняття та контроль ризику.

SRM є безперервною діяльністю, оскільки авіаційна система постійно змінюється, весь час можуть з'являтися нові загрози, а деякі існуючі загрози і пов'язані з ними ризики можуть через деякий час змінюватись.

До того ж, ефективність впроваджених стратегій з пом'якшення ризику необхідно моніторити, щоб визначити чи потрібні подальші дії.

В межах SRM в ТОВ «КСЄНА» впроваджене управління ризиками втоми (FRM), що описане в ОМ-А ch.7.

2.1 ВИЯВЛЕННЯ ЗАГРОЗ

Виявлення загроз є першим етапом процесу SRM.

Небезпечні фактори можуть бути присутні не тільки всередині ТОВ «КСЄНА», але виникати в результаті взаємодії з іншими організаціями.

Процедура щодо виявлення загроз базується на знанні та розумінні типів та груп загроз БП, методик та джерел їх виявлення, а також алгоритмі дій щодо виявлених загроз.

Виявлення загроз є безперервним і постійним процесом.

2 SAFETY RISK MANAGEMENT

Safety risk management is a key component of Safety Risk Management System (SRM) and includes hazard identification, risk assessment, risk mitigation and risk acceptance and control.

SRM is an ongoing activity because the aviation system is constantly changing, new hazards are likely to appear any time, and certain existing hazards and related risks can change with time.

Also, efficiency of the implemented risk mitigation strategies should be monitored in order to identify whether further action is required.

Within “XENA” LLC SRM is implemented Fatigue Risk Management (FRM) that describes in OM-A ch.7.

2.1 HAZARD IDENTIFICATION

Hazard identification is the first step in the SRM process.

Hazard factors can be present not only within the “XENA” LLC, but arise as a result of interaction with other organizations.

The hazard identification procedure is based on knowledge and understanding of the types and groups of threats for safety, methods and sources of their detection, as well as the algorithm of actions on the identified hazards.

The hazard identification is a continuous and ongoing process is.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-2
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

2.1.1 ЗАГРОЗИ І НАСЛІДКИ. ТИПИ ТА ГРУПИ ЗАГРОЗ

В авіації загроза може розглядатись як звичайний потенціал для заподіяння шкоди, яка існує в тій чи іншій формі в межах системи або її оточення.

Цей потенціал для заподіяння шкоди може проявлятися у різних формах, наприклад, природні умови (земна поверхня), або технічний статус (маркування злітно - посадкової смуги).

Виявлення загроз передуює оцінці ризику і потребує чіткого розуміння загроз і пов'язаних з ними наслідків.

Виявлення загроз базується на умовах або об'єктах, що можуть спричинити або призвести до небезпечної експлуатації літака або пов'язаного з безпекою польотів устаткування, продуктів і послуг.

Для людей є властивим змішувати загрози і їхні наслідки. Наслідком є результат, який може виникнути через загрозу.

Наприклад, викочування за межі ЗПС є потенційним наслідком, пов'язаним з такою загрозою як забруднення ЗПС.

Перш за все, чітко зрозумівши загрозу, можна більш точно визначити можливі наслідки.

Мета виявлення загроз полягає у визначенні тих небезпек, які існують у даний час і можуть спричинити негайну проблему або потенційну небезпеку в майбутньому.

Небезпека може вважатися прихованою помилкою чи загрозою, яка пов'язана з певним рівнем ризику.

2.1.1 HAZARDS AND CONSEQUENCES. TYPES AND GROUPS OF HAZARDS

In aviation, hazard can be defined as a normal potential for causing damage, which exists in this or that form within the system or its environment.

This potential for harm can take many forms, for example, natural conditions (land surface), or technical status (runway markings).

The hazard identification precedes the risk assessment and requires a clear understanding of the threats and their consequences.

The hazard identification is based on conditions or objects that could cause or contribute to unsafe operation of aircraft or aviation safety related equipment, product and services.

There is a common tendency to confuse hazards with their consequences or outcomes. A consequence is an outcome that could be triggered by a hazard.

For example, a runway excursion (overrun) is a projected consequence in relation to the hazard of a contaminated runway.

By first defining the hazard clearly, one can then project the proper consequence or outcome.

The objective of hazard identification is to identify the hazards that currently exist and can cause an immediate problem or a potential threat in future.

A threat can be a hidden error or a hazard related to a certain risk level.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-3
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

Процес виявлення загроз СУБП базується на принципі причин та наслідків. Всі невдачі мають причину і не відбуваються випадково.

Hazard identification process in SMS is based on the reason and consequence principle. All failures have a reason and do not occur accidentally.

Для правильного виявлення загроз треба знати і розуміти які бувають небезпечні фактори.

There is needs to know and understand the hazard factors for properly hazard identification.

В загальній практиці СУБП ТОВ «КСЕНА» розглядає наступні типи небезпек, за факторами:

In general, the “XENA” LLC SMS considers the following types of hazards, by factors:

 Організаційний;

 Organisational;

 Навколишнє середовище;

 Environment;

 Людський фактор;

 Human factor;

 Технічний.

 Technical.

Організаційні фактори можна розділити на групи загроз:

Organisational hazards are broken down into groups:

 документація;

 Documentation;

 кваліфікація персоналу;

 Personnel qualification;

 обмін інформацією;

 Information exchange;

 політика і стандарти;

 Policy and standards;

 програмне забезпечення;

 Software;

 виробничі потужності;

 Production facilities;

 виробничі процеси;

 Production processes;

 процедури;

 Procedures;

 регуляторні фактори;

 Regulatory factors;

 ресурси;

 Resources;

 система управління;

 Management system;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.1-4
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

 економічні фактори.

Небезпеки, пов'язані з **навколишнім середовищем** можна розділити на групи загроз:

 взаємодія персоналу;

 вплив колективу;

 помилки та порушення;

 працездатність (втома, самопочуття, стрес);

 здібності, можливості.

Технічні фактори можна розділити на групи загроз:

 повітряний простір;

 інструменти й обладнання;

 конструкція ПС;

 обслуговуючі компанії;

 служби управління повітряним рухом;

 технічний стан аеропорту;

 технічний стан ПС.

2.1.2 МЕТОДИКИ ВИЯВЛЕННЯ ФАКТОРІВ НЕБЕЗПЕК

ТОВ «КСЕНА» використовує дві методики виявлення факторів небезпеки БП: реактивну і проактивну.

 **РЕАКТИВНА.** Ця методика включає в себе аналіз минулих подій, передвісників та наслідків. Загроза виявляється через розслідування подій, пов'язаних з безпекою

 Economic factors.

Environmental hazards are divided into the following groups:

 Personnel interaction;

 Team impact;

 Errors and violations;

 Working capacity (fatigue, stress);

 Capacities and possibilities.

Technical hazards are broken down into groups:

 Airspace;

 Tools and equipment;

 Aircraft structure;

 Handling companies;

 Air traffic control;

 Technical state of airport;

 Technical state of aircraft.

2.1.2 HAZARD IDENTIFICATION METHODS

The “XENA” LLC uses two methods of hazard identification: reactive and proactive.

 **REACTIVE.** It includes analysis of past events, precursors and consequences. Hazard is identified through investigation of safety-related events. Aviation incidents and accidents are evidence of system drawbacks and can therefore

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-5
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

польотів. Інциденти і аварії є свідченням недоліків системи і тому можуть бути використані для визначення загроз, які спричинили подію.

 **ПРОАКТИВНА.** Ця методика містить в собі збір даних з безпеки польотів про події з незначними наслідками та аналізування інформації з безпеки польотів або визначення частоти виникнення, якщо загроза змогла би призвести до аварії або інциденту. Інформація з безпеки польотів для проактивного виявлення загроз, насамперед, надходить з програми аналізу польотних даних (FDA), системи звітності з безпеки польотів та є функцією гарантування безпеки польотів.

Фактори небезпеки можуть виявлятися за допомогою прогнозованого методу, аналізу даних з БП, за результатами якого визначаються негативні тенденції та можна зробити прогноз щодо виникаючих факторів небезпеки.

2.1.3 ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ВИЯВЛЕННЯ ФАКТОРІВ НЕБЕЗПЕКИ

Джерела інформації для виявлення факторів небезпеки БП можуть бути внутрішніми і зовнішніми.

До **внутрішніх джерел** ТОВ «КСНА» належать:

 система добровільних та обов'язкових повідомлень персоналу з БП, в тому числі повідомлення екіпажів про втому - база даних з БП ASL;

 автоматизована система моніторингу і аналізу польотної інформації (FDM);

 аудити та інспекції з якості;

 інспекції / перевірки з БП;

 матеріали розслідування подій та інцидентів

be used to identify the hazard that caused the event.

 **PROACTIVE.** This method uses collection of safety data about events with minor outcomes and safety information analysis or identification of occurrence frequency, if the hazard could have resulted into an accident or incident. Safety information for proactive hazard identification primarily comes from Flight Data Analysis program (FDA), safety reporting system and safety assurance function.

Hazards can be identified through the **predictive** method, analysis of the safety data, the results of which identify negative trends and can make a prediction about emerging hazards.

2.1.3 HAZARD IDENTIFICATION SOURCES

Sources of information for identifying risk factors for safety can be internal and external.

“XENA” LLC **internal sources** include:

 system of voluntary and mandatory safety reports of personnel including fatigue reports of crews - ASL safety database;

 automated flight information monitoring and analysis system (FDM);

 quality audits and inspections;

 safety inspections / checks

 materials of investigation on safety events

	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.1-6
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

з БП;

and incidents;

 аналізи з безпеки польотів;

 flight safety analyzes;

 проекти щодо впровадження змін або нової експлуатації в рамках процесу управління змінами;

 projects for implementation of changes or new operation within the process of change management;

 результати моніторингу передвісників подій (класифікатори в ASL).

 monitoring results of event precursors (classifiers in ASL).

До **зовнішніх джерел** інформації належать:

External sources of information include:

 результати зовнішніх аудитів і перевірок, включаючи Державної авіаційної служби України, IOSA, SAFA

 results of external audits and inspections, including UA SAA, IOSA, SAFA;

 аналізи звітів щодо авіаційних пригод та інцидентів

 aviation accidents and incidents reports analysis;

 інформація і дані програми IATA GADM

 information and data of the IATA GADM program

 система обміну інформацією Державної авіаційної служби України RMD <https://rmd.avia.gov.ua>;

 information exchange system UA SAA RMD <https://rmd.avia.gov.ua>;

 інформація з медіа джерел.

 information from Media sources.

2.1.4 ПЕРЕДВІСНИКИ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

2.1.4 SAFETY PRECURSORS

Передвісники – це загрози або події низького впливу, що потенційно можуть призвести до виникнення авіаційних подій та інцидентів.

Precursors are threats or low-influence contributing factors that can potentially result into aviation accidents and incidents.

Систематичні порушення або події, що відбуваються нерегулярно, повинні бути частиною процесу виявлення та розслідуванні процедура описана в Додатку 5.2 SMP-05 й підлягати моніторингу.

Systematic violations or events that occur irregularly should be part of the detection and investigation process described in Appendix 5.2 SMP-05 and subject to monitoring.

Передвісники безпеки - це випадки найнижчого рівня, про які слід повідомляти, контролювати та оцінювати.

Safety precursors are the lowest-level events that should be reported, controlled and assessed.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.1-7
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

Оскільки вони є першими індикаторами існуючих небезпек, кожен ізольований передвісник є подією з низьким ризиком, але в поєднанні з іншими незначними подіями або випадками вони можуть призвести до більш ризикованої події.

Рекомендується розглядати як передвісники всі відомі події щодо безпеки польотів, які сталися в інших авіакомпаніях, але потенційно можуть виникнути у експлуатації ТОВ «КСНА» .

Для всебічної оцінки такого роду випадків та їх впливу на діяльність, представники з БП експлуатаційних підрозділів проводять розслідування та оцінюють інформацію, яка доступна, з точки зору ймовірності і серйозності ризику.

Для моніторингу передвісників використовується програма ASL. В ній впроваджено детальну класифікацію передвісників (події, передумови, негативні фактори).

Для внесення нових класифікаторів-передвісників до програми ASL, представник з БП повинен зробити запит на електронну адресу адміністратора програми ASL.

Інформація, яку необхідно надати:

■ Найменування передвісника (українською та англійською мовами);

■ тип класифікатора (подія, передумова, негативний фактор);

■ група загроз (організаційна, навколишнє середовище, людський фактор, технічна);

■ визначений цільовий рівень (частоту настання події), яка відповідає прийнятному ризику, якщо застосовується.

Моніторинг передвісників в ASL виконують представники з БП.

As they are first indicators of the existing hazards, each isolated precursor is a low-risk event, but in combination with other minor events or cases they can result into a higher-risk event.

It is recommended that all well-known safety events that have occurred in other airlines are considered as a precursor, but potentially could be exploited by “XENA” LLC.

For a comprehensive assessment of such cases and their impact on activities, safety representatives should investigate it and assesses the information that is available in terms of probability and severity of risk should be evaluated.

ASL is used for precursor monitoring. It contains a detailed classification of precursors (pre-events, negative factors).

To add new precursor into ASL, safety representative must email a request to ASL administrator.

Information to be provided includes:

■ Name of the precursor (in Ukraine and English);

■ Classifier type (event, pre-condition, contributing factor);

■ Threat group (organizational, environmental, human factor, technical);

■ Target level (frequency of event occurrence) that corresponds to the acceptable risk, if applicable.

The safety representatives monitored the precursors in ASL.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.1-8
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

Результати моніторингу передвісників повинні розглядатись на SAG та можуть бути приводом для проведення оцінки ризиків та прийняття подальших дій щодо пом'якшення або видалення ризику.

2.1.5 ЗАГРОЗИ, ПОВ'ЯЗАНІ ІЗ ІНТЕРФЕЙСОМ СУБП ЗОВНІШНІХ ОРГАНІЗАЦІЙ

ТОВ «КСЕНА» постійно контролює загрози, пов'язані зі взаємодією із сторонніми організаціями.

Інформація щодо небезпек, пов'язаних з інтерфейсом СУБП зовнішніх організацій надходить від персоналу, задіяного в експлуатації до внутрішньої СУБП ТОВ «КСЕНА» через внутрішні або зовнішні джерела.

Наприклад, до передпольотного та післяпольотного обслуговування літака може бути залучено декілька організацій та експлуатаційний персонал, які працюють як в літаку, так і навколо нього.

Таке обслуговування пов'язане з виникненням загроз, що впливають із взаємодії між експлуатаційним персоналом, їхнім обладнанням та координацією дій під час обслуговування.

Загрози можуть виникати через неправильні технології взаємодії або їх відсутність, через відсутність коректної інформації або через її брак, через низьку кваліфікацію персоналу тощо.

Уся інформація про загрози підлягає обробці в рамках процедури виявлення загроз.

2.1.6 ПРОЦЕДУРА ВИЯВЛЕННЯ ЗАГРОЗ

Загрози БП можуть виникати в будь-який час

The precursor monitoring results should be reviewed at the SAG and may be a reason to conduct a risk assessment and take further action to mitigate or eliminate the risk.

2.1.5 HAZARDS RELATED TO SMS INTERFACE OF THIRD-PARTY ORGANISATIONS

“XENA” LLC is constantly taking efforts to identify threats related to interaction with third party organisations.

Information on the hazards associated with the SMS interface of external organizations comes from personnel involved in the operation of the internal “XENA” LLC SMS through internal or external sources.

For example, several organisations and operational personnel working both in the cabin and outside the aircraft can be involved in pre-flight and post-flight handling.

Such handling is related to hazards that derive from interaction with operational personnel, their equipment and coordination during handling.

Hazards can emerge through incorrect interaction technologies or lack of these technologies, through incorrect information or lack of information, poor qualification of the personnel etc.

All threat information is processed as Part of the hazard identification procedure.

2.1.6 HAZARD IDENTIFICATION PROCEDURE

Safety hazards can occur at any time of

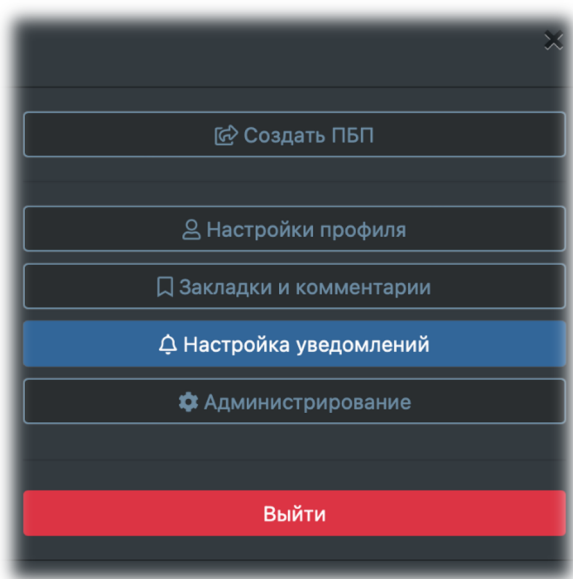
	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.1-9
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

експлуатації, тому важливо постійно контролювати джерела інформації (SMM п.2.1.3)

Всі джерела інформації щодо виявлення факторів небезпеки підлягають обов'язковому вивченню та аналізу зі сторони керівників і представників з безпеки польотів.

Крім того, представники з БП експлуатаційного підрозділу забезпечують безперебійне відслідковування інформації в програмі ASL.

Для цього необхідно в своєму «меню користувача» програми ASL створити необхідні фільтри, натиснувши на кнопку «Настройка уведомлений», як показано на рисунку нижче.



За допомогою фільтрів буде генеруватися автоматичне повідомлення щодо надходження до програми ASL нового повідомлення та надсилатися на електронну пошту або в мобільний додаток ASL.

Для налаштування фільтру необхідно обрати поля, які відповідають сфері діяльності/відповідальності.

У разі отримання інформації з внутрішніх або

operation, so it is important to constantly monitor the sources of information (SMM ch.2.1.3)

All sources of information on the identification of hazards are subject to mandatory study and analysis by management staff and safety representatives.

In addition, safety representatives from the operational units ensure uninterrupted tracking of information in the ASL program.

For this reason, safety representatives should to create the necessary filters in their ASL program "user menu" by clicking on the "Notification settings" button, as shown in the figure below.

The filters will generate an automatic message when a new report arrives in the ASL program and send it to e-mail or an ASL mobile application.

There is should be selected the fields that correspond to the area of activity / Responsibility for appropriate filter configure.

To obtain information on internal or external

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-10
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

зовнішніх джерел про будь-який фактор небезпеки БП, керівник експлуатаційного підрозділу повинен ініціювати вивчення таких загроз, а представники з БП повинні зібрати інформацію щодо можливої загрози.

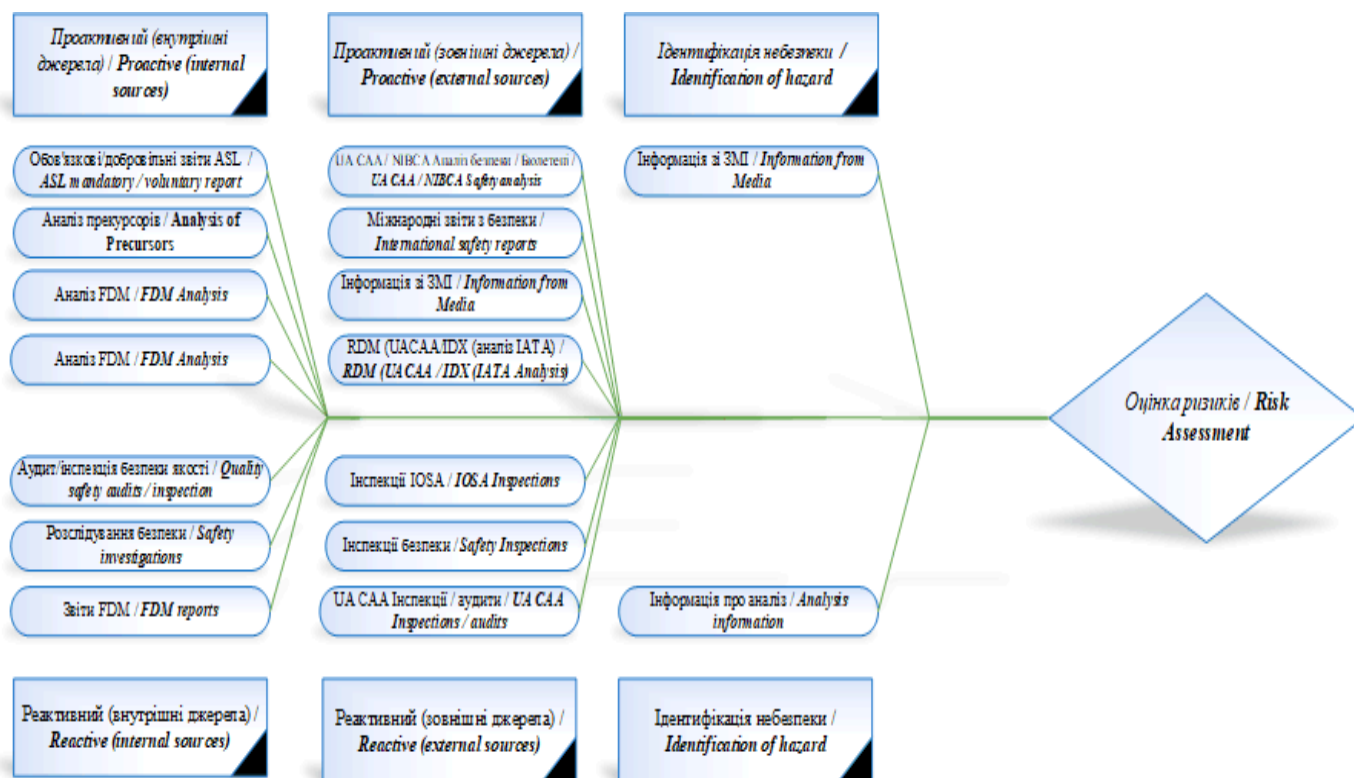
sources about any safety risk factor, head of the operational division should initiate the study of such threats, and safety representatives should select information on the possibility of threat.

Після зібрання всієї наявної інформації проводиться оцінка ризику.

After gathering all available information, a risk assessment should be performed.

Схема процесу виявлення факторів небезпеки

Scheme of the process of revealing factors of insecurity



2.1.7 ЗВІТУВАННЯ ПРО ЗАГРОЗИ ТА ПОДІЇ

2.1.7 REPORTING HAZARDS AND EVENTS

Безпечне виконання польотів є найважливішим зобов'язанням ТОВ «КСНА». Щоб забезпечити виконання цього завдання надзвичайно важливо мати систему звітності про всі інциденти та події з безпеки польотів у нашій діяльності.

Safe flight operations are “XENA” LLC key commitment. This commitment is conditional upon the system of reporting all safety incidents and events in our operations.

Кожен працівник повинен розуміти важливість і свою особисту відповідальність за надання інформації, яка сприятиме підвищенню рівня

Every employee must understand the importance and their personal responsibility for reporting information that will contribute

	KYБП/SMSM	Page / Стор.	2.1-11
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management		

безпеки польотів ТОВ «КСЕНА».

ТОВ «КСЕНА» гарантує відсутність покарання за добровільне повідомлення працівника про свої помилку, якщо про неї було повідомлено протягом не більше 72 годин з моменту її виявлення, ця помилка не призвела до тяжких наслідків і не є причиною кримінальної та дисциплінарної відповідальності.

безкарну поведінку і навмисну винну поведінку (див. SMM п. 1.5).

Таким чином, якщо працівник причетний до події, пов'язаної з виконанням польотів, наземним або технічним обслуговуванням, припустився помилок, включаючи роботу з підтримання льотної придатності, до нього не будуть застосовані дисциплінарні заходи покарання за таких умов:

- a) Працівник повністю співпрацює при розслідуванні події;
- b) Працівник не був причетний до навмисного або кримінального порушення;
- c) Працівник не перебував під дією алкогольних або наркотичних засобів;
- d) Дії працівника не вказують на свідоме ігнорування або відхилення від професійних обов'язків, очікуваних за даними обставинами;
- e) Працівник не знав, що дана помилка станеться і не мав наміру її вчинити.

У випадках, коли халатність працівника, який надав повідомлення з безпеки польотів була чітко встановлена або у випадках, коли порушення процедур відбувалося на постійній основі з негативними чи серйозними наслідками, до цієї особи повинні застосовуватись адміністративні дії у відповідності до

to higher safety levels at “XENA” LLC.

“XENA” LLC guarantees no punishment for voluntary reporting of an error by an employee, provided that such error was reported within 72 hours of its detection, this error has not resulted into any major consequences, and is the reasons of criminal and disciplinary liability.

A clear distinction must be made between unintentional unpunished behavior and malicious punish behavior (see SMM 1.5).

Therefore, if an employee is involved into an event related to flight operations, ground handling or maintenance, and made mistakes, including where related to airworthiness, disciplinary sanctions will not be imposed on them, provided that:

- a) The employee provides full assistance in the event investigation;
- b) The employee has not committed a deliberate or criminal offence;
- c) The employee has not been intoxicated by alcohol or drugs;
- d) Actions of the employee do not demonstrate intentional ignoring or deviation from professional responsibilities expected in the given situation;
- e) The employee was not aware that this mistake would happen and had no intention to make it.

Where negligence of an employee who submitted a safety report was clearly identified, or where violation of “XENA” LLC procedures was taking place repeatedly with negative or major consequences, administrative sanctions must be imposed on this individual pursuant to the national rules.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-12
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

національних правил.

У ТОВ «КСНА» запроваджена система добровільної та обов'язкової звітності про загрози та події з БП, яка реалізована на базі електронних повідомлень до програми ASL.

Добровільні повідомлення можуть бути відкритими, конфіденційними та анонімними.

Система повідомлень з БП ТОВ «КСНА» ділиться на:

- ✍️ обов'язкові повідомлення (інциденти, події, порушення);
- ✍️ Добровільні повідомлення (передвісники та виявлені помилки);
- ✍️ конфіденційні повідомлення (будь-які людські помилки та будь-які відхилення від необхідних процедур).
- ✍️ Анонімні повідомлення (будь-які події з БП).

📌 ПРИМІТКА 1:

анонімне повідомлення не підлягає політиці некарності за помилки.

📌 ПРИМІТКА 2:

ТОВ «КСНА» захищає конфіденційність працівників і не може розголошувати будь-які особисті дані того, хто написав конфіденційне або анонімне повідомлення (див. SMM 2.1.7.2).

Обов'язкова система звітності базується на вимогах наказу Державної авіаційної служби України від 27.12.2019 №1817 «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», а також детально

“XENA” LLC has introduced a system of voluntary and mandatory reporting of safety threats and occurrences, which is implemented on the basis of electronic reports to the ASL program.

Voluntary reports can be open, confidential and anonymous.

“XENA” LLC reporting system consists of:

- ✍️ Mandatory reports (incidents, events and violations);
- ✍️ Voluntary reports (precursors and identified mistakes);
- ✍️ confidential reports (any human mistakes and deviations from the existing procedures).
- ✍️ anonymous reports (any events with safety).

📌 NOTE 1:

anonymous reports are not subject to non-punitive policy for mistakes.

📌 NOTE 2:

“XENA” LLC protects the confidentiality of its employees and cannot disclose any personal data of the individual who submitted a confidential or anonymous reports (see SMM 2.1.7.2).

The mandatory reporting system is based on the requirements of the UA SAA order of 27.12.2019 №1817 "Procedure for notification of events in the field of civil aviation, review of information received, its analysis and taking appropriate measures", as

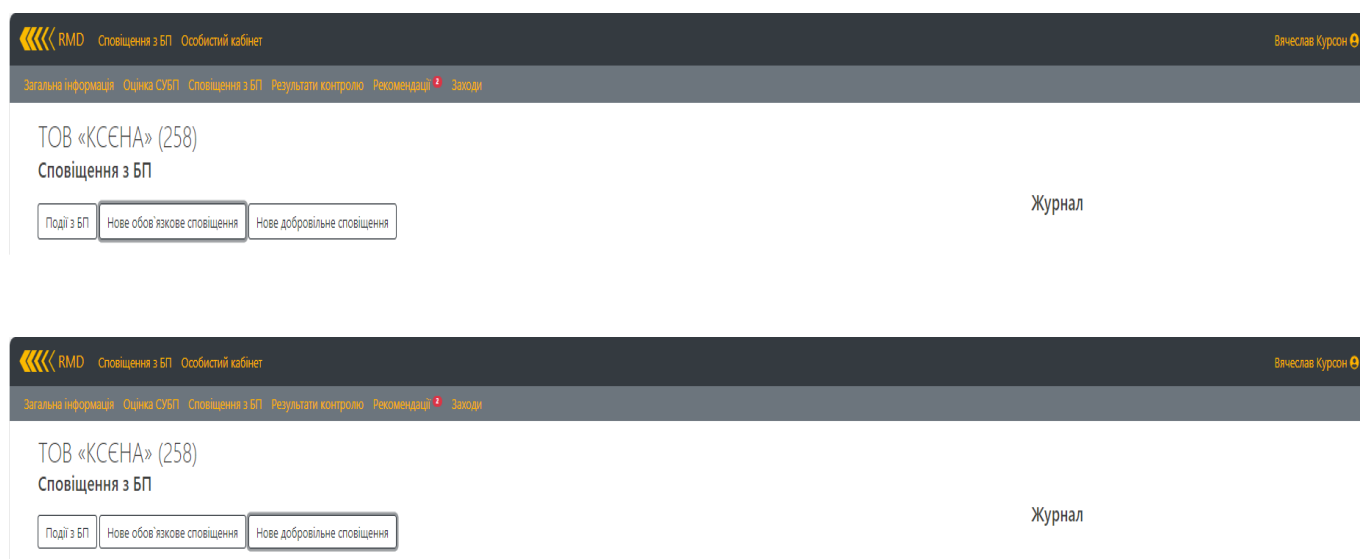
	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-13
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

описана в ОМ-А розділ 11 (п. 11.2.2 - 11.2.7)

well as described in detail in OM-A section 11 (clause 11.2.2 - 11.2.7)

Надання обов'язкових повідомлень до Державної авіаційної служби України здійснюється працівниками експлуатаційних підрозділів, що мають такі повноваження, надані керівником з БП, через сайт RMD за посиланням: <https://rmd.avia.gov.ua>.

Mandatory reporting to the UA SAA is provided by employees of operational units with the following powers granted by the Safety Manager, through the RMD website at the link: <https://rmd.avia.gov.ua>.



Для звітування всередині ТОВ «КСЕНА», перелік подій щодо звітування внесений до розділу «Інциденти» програми ASL.

For reporting within “XENA” LLC a list of reporting events is included in the "Incidents" section of the ASL program.

Працівники відділу оцінки ризиків та СУБП щомісяця готують та передають файл з інформацією щодо повідомлень про інциденти з БП та АБ через сайт

Risk Assessment and SMS Department staff prepares and submits a file with information on safety and security incident reports through the website on a monthly basis.

Керівники експлуатаційних підрозділів мають право встановлювати внутрішні вимоги щодо обов'язкових повідомлень з БП і доводити до відома персоналу через засоби комунікації.

Operational division managers have the right to set internal requirements for mandatory safety reporting and to inform staff through the means of communication.

Кожне повідомлення з БП до електронної бази даних ASL повинно містити, як мінімум наступну інформацію:

Every safety report submitted to ASL electronic database must contain, at the very least, the following information:

- Дата (дата настання події);
- Табельний номер (якщо не вказувати—повідомлення буде відправлене як анонімне)

- Date (occurrence date);
- Personnel Number (if not specified - the report will be sent as anonymous)

c) Тип повідомлення (анонімне , добровільне, конфіденційне обов’язкове);

d) Підрозділ;

e) Стислий зміст повідомлення (до 2000 знаків);

f) Номер рейсу;

g) Аеропорт;

h) Номер ПС;

i) Система ПС;

j) Область недоліку;

k) Класифікатори (інцидент, наслідки, область недоліку, групи загроз, події, передумови, фактори).

c) Report type (anonymous, voluntary, confidential or mandatory);

d) Unit;

e) Brief description of the report (up to 2000 characters);

f) Flight number;

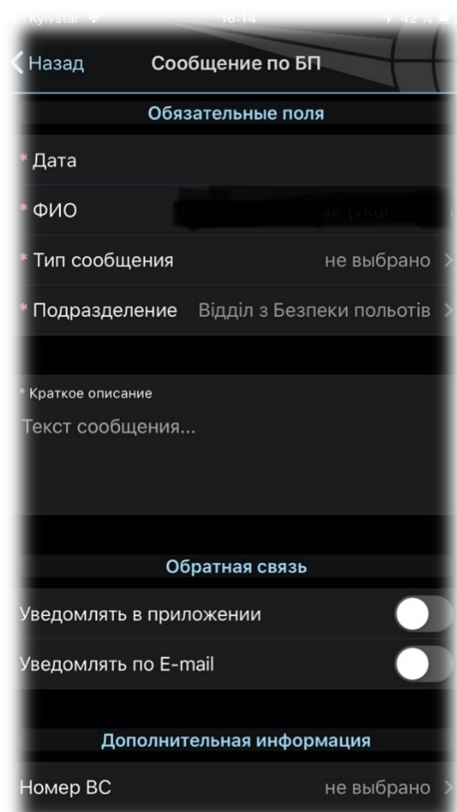
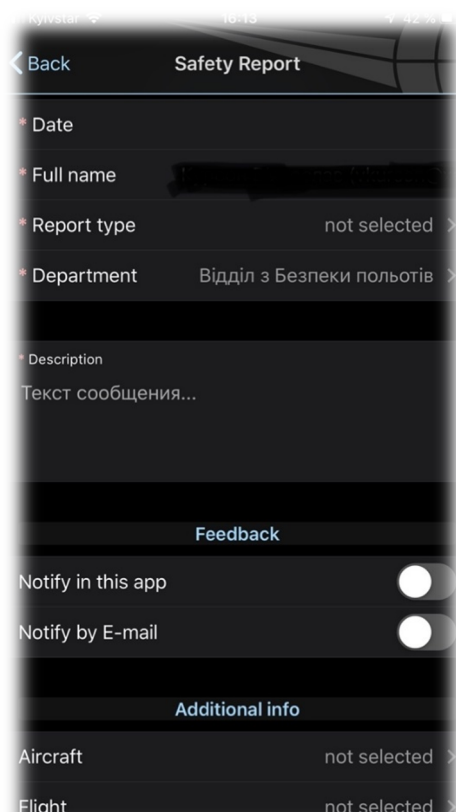
g) Airport;

h) Aircraft number;

i) Aircraft system;

j) Finding description;

k) Classifiers (incident, consequence, area of deficiency, hazard groups, events, pre-events, factors).

Для ефективного аналізу, визначення вірогідностей та прогнозу настання подій і для визначення трендів, очікується, що більшість

For efficient analysis, identification of likelihoods, event forecast and trend building, most of the fields should be filled

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-15
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

полів у повідомленні буде заповнена.

in.

☛ ПРИМІТКА1:

зірочкою * позначена інформація, що є обов'язковою для заповнення.

☛ NOTE1:

Asterisk * marks compulsory fields.

☛ ПРИМІТКА2:

для обов'язкових повідомлень важливо заповнити всі можливі поля електронного повідомлення.

☛ NOTE2:

for mandatory reports, all fields of the report must be filled in.

☛ ПРИМІТКА3:

рекомендується додавати до повідомлення фото або текстові файли як докази.

☛ NOTE3:

it is recommended to attach photographs or text files to the report as evidence.

☛ ПРИМІТКА4:

повідомлення про втому мають змогу подавати виключно пілоти та бортпровідники

☛ NOTE4:

fatigue reports can submit pilots and flight attendants only.

2.1.8 ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАНИХ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ – ПРОГРАМА ASL

2.1.8 ELECTRONIC SAFETY DATABASE - ASL

Для ефективного керування даними СУБП ТОВ «КСЕНА» використовує централізовану базу даних з безпеки польотів ASL (AVEX Safety Layer).

For efficient SMS data management, “XENA” LLC is using centralized safety database ASL (AVEX Safety Layer).

Підхід централізованого збору інформації гарантує належну її обробку, аналіз та зберігання, швидко доступність повного обсягу інформації за вибраний проміжок часу.

The approach of centralized information collection ensures its appropriate processing, analysis and storage, and quick access to full scope of information over the selected period of time.

Це забезпечує належний контроль даних з БП, об'єктивну оцінку експлуатаційних процесів і процедур, прийняття правильних рішень та сприяє процесу постійного покращення СУБП.

This ensures proper safety data control, objective assessment of operational processes and procedures, correct decision-making, and contributes to ongoing improvement of SMS.

Програма ASL є електронною базою даних з безпеки польотів, доступ до неї можливий

ASL is an electronic safety database accessible at: <https://mrv.asl.avex.pro>.

	КУБП/СМСМ		Page / Стор.	2.1-16
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

через інтернет за адресом:

<https://mrv.asl.avex.pro>.

Повідомлення з БП можуть бути подані через інтернет сайт або за допомогою мобільного додатку “ASL mobile”.

Якщо повідомлення подається через ASL mobile при відсутності інтернет- з’єднання, повідомлення зберігається в мобільному додатку і може бути відправлене після знаходження Wi-Fi сигналу.

Усім працівникам ТОВ «КСЕНА» надається загальний логін та пароль для подачі повідомлень з БП.

Вказівки щодо використання мобільного додатку ASL та загальні інструкції доступу до логіну та паролю до ASL доступні усім працівникам ТОВ «КСЕНА» за адресою <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> у папці SMS.

Керівний склад та представники з БП, а також персонал, залучений до обробки повідомлень, має індивідуальний обліковий запис в програмі з правами доступу, який надається адміністратором програми ASL – начальником відділу оцінки ризиків та СУБП.

Для створення облікового запису та встановлення прав доступу, керівник працівника, якому потрібен доступ до програми ASL повинен написати електронний лист на адресу керівника з безпеки польотів та начальника відділу оцінки ризиків та СУБП.

Докладна інструкція щодо роботи програми ASL міститься в процедурі, яка знаходиться за посиланням: <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> у папці SMS.

Safety reports can be submitted through the web portal or mobile app “ASL mobile”.

If a report is submitted through ASL mobile and there is no Internet connection, the report will be saved in the mobile app and can be sent after connection to Wi-Fi.

All “XENA” LLC personnel have a common login and password to submit safety reports.

Guidelines for ASL mobile App using and common login and password access instruction to ASL is available to all “XENA” LLC personnel at <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> in SMS folder.

Management personnel, safety representatives and personnel involved into report processing have individual accounts with access rights that is provided by ASL administrator – Head of Risk Assessment and SMS Department.

To create an account and set up access rights, immediate superior of an employee who needs access to ASL must request this by sending an email to Safety Manager and Head of Risk Assessment and SMS Department.

Detailed instructions on working with ASL is contained in the procedure available at: <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> in SMS Folder.

	КУБП / <i>SMSM</i>		<i>Page / Стор.</i>	2.1-17
	<i>Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management</i>			

2.1.9 ПОЛІТИКА КОНФІДЕНЦІЙНОСТІ

Доступ до електронних повідомлень з БП персоналу наданий тільки тим працівникам, які мають персональні права для роботи в ASL, як наведено у таблиці нижче.

Права доступу до інформації можуть бути обмежені чотирьома рівнями:

- 1) Тільки відправка повідомлень.
- 2) Робота з повідомленнями (RP).
- 3) Представники з БП (SR).
- 4) Керівник з БП (SM).

➡ ПРИМІТКА1:

права доступу для відправки повідомлень надаються автоматично з загальним логіном і паролем.

➡ ПРИМІТКА2:

адміністратор ASL має ті ж самі права, що керівник з БП.

➡ ПРИМІТКА3:

право на перегляд імені та прізвища у добровільному та обов'язковому повідомленні надається через використання списку працівників ТОВ «КСЕНА» в Excel файлі, який розміщений на внутрішньому сервері у папці <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal>

➡ ПРИМІТКА4:

право на перегляд імені та прізвища та тексту у конфіденційному повідомленні мають виключно Керівник з БП та адміністратор ASL.

➡ ПРИМІТКА5:

2.1.9 PRIVACY POLICY

Access to electronic safety reports submitted by personnel is only given to employees who have personal rights to work in ASL as shown in the Table below.

Access rights to information can be limited to four levels:

- 1) Sending messages only.
- 2) Report processing (RP).
- 3) Safety representatives (SR).
- 4) Safety Manager (SM).

➡ NOTE1:

access rights to send messages are given automatically together with common login and password.

➡ NOTE2:

ASL administrator has the same rights as a Safety Manager.

➡ NOTE3:

The right to view the first and last names in voluntary and mandatory reports is granted using the list of "XENA" LLC employees in Excel to a file that is hosted on the internal server in the <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> folder.

➡ NOTE4:

Only Safety Manager and ASL administrator have the right to view the first and last names and text in a confidential message.

➡ NOTE5:

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-18
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

Право на перегляд тексту анонімного повідомлення мають виключно Керівник з БП та адміністратор ASL. Анонімне повідомлення не містить персональної інформації (імені, прізвища або електронної адреси).

Only the Safety Manager and the ASL administrator have the right to view the anonymous text. The anonymous reports do not contain a personal information (first, last name or email).

<i>Rights Description / Назви прав</i>		SM	SR	RP
Safety	<i>Search and Statistics / Пошук та статистика</i>			
Safety	<i>Access to Reports / Дивитись повідомлення</i>			
Safety	<i>Confirm New Reports / Підтверджувати нові повідомлення</i>			
Safety	<i>Edit New Reports / Редагувати нові повідомлення</i>			
Safety	<i>View Name / Дивитись ім'я та прізвище</i>			
Safety	<i>Edit Conformed Reports / Редагувати підтверджені повідомлення</i>			
Safety	<i>Delete New Reports / Видаляти нові повідомлення</i>			
Safety	<i>Delete Confirmed Reports / Видаляти підтверджені повідомлення</i>			
Fatigue	<i>Search and Statistics / Пошук та статистика</i>			
Fatigue	<i>Access to Reports / Доступ до повідомлень</i>			
Fatigue	<i>Delete Reports / Видаляти повідомлення</i>			
FDM	<i>Search and Statistics / Пошук та статистика</i>			
FDM	<i>Access to Reports / Доступ до повідомлень</i>			
FDM	<i>Submit Reports / Надсилати повідомлення</i>			
FDM	<i>Edit Submitted Reports / Редагувати підтверджені повідомлення</i>			
FDM	<i>Delete Reports / Видаляти повідомлення</i>			
FDM	<i>Deviations by Pilots / Відхилення по пілотам</i>			
FDM	<i>Access to Logbook / Доступ до протоколів</i>			
FDM	<i>Edit the Logbook Items / Редагувати протоколи</i>			
FDM	<i>Delete Logbook Items / Видаляти протоколи</i>			
SCS / ПБП	<i>View / Дивитись</i>			
SCS / ПБП	<i>Initiate / Створювати</i>			

 **ПРИМІТКА1:**

 **NOTE1:**

	КУБП / <i>SMSM</i>		<i>Page / Стор.</i>	2.1-19
	<i>Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management</i>			

ПБП - Попередження з БП

SCS – Safety Case Studies

ПРИМІТКА2:

FDM–Моніторинг польотних даних

NOTE2:

FDM – Flight Data Management

ПРИМІТКА3:

кольорами позначені

NOTE3:

colors mark



права за замовчуванням



default rights



призначувані права



assigned rights



без права доступу



without access right

2.1.10 ПОРЯДОК РОБОТИ З ПОВІДОМЛЕННЯМИ З БП В ASL

Всі повідомлення з БП повинні бути розглянуті і виконані дії щодо їх класифікації та уточнення.

У кожному експлуатаційному підрозділі представники з БП мають профіль та необхідні права доступу до програми ASL для роботи з повідомленнями з БП.

Представники з БП по налаштованим фільтрам або через інструмент пошуку забезпечують безперервний розгляд обов'язкових та добровільних повідомлень з БП в ASL.

Повідомлення з БП, яке потребує відповіді (з запитом) має містити обов'язкову відповідь у вигляді коментарів щодо його розгляду.

Коментарі є важливим інструментом

2.1.10 SAFETY REPORTS PROCESSING IN ASL

All safety reports must be considered and actions should be taken to classify and clarify them.

Safety representatives of each operational unit have the profile and necessary access rights to the ASL program to work with safety reports.

Safety representatives provide uninterrupted review of mandatory and voluntary safety reports with helping of custom filters or through the search tool in ASL.

The safety report that needs a feed- back (with a request) must contain a mandatory response in the form of comments on its consideration.

Comments are an important tool for data control

	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.1-20
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

контролю і управління даними, за допомогою якого відбувається збереження доказів розслідування будь-якої інформації з БП і відповіді персоналу.

Коментарі можуть містити текст і файли доказової документації (записи).

Розгляд та відповідь (у разі необхідності) щодо конфіденційних та анонімних повідомлень здійснюють Керівник з БП та адміністратор ASL.

Важлива інформація з БП, що міститься в анонімних / конфіденційних повідомленнях може бути надіслана для розгляду керівнику заінтересованого підрозділу.

Детальна інформація щодо роботи з програмою ASL знаходиться в ТОВ «КСЕНА» за посиланням <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> у папці SMS.

and management, which preserves the evidence of the investigation of any safety relation information and fedd-back to staff.

Comments may contain text and evidence files (records).

Consideration and response (if necessary) to confidential and anonymous safety reports is provided by the Safety Manager and the ASL Administrator.

Important safety information contained in anonymous / confidential reports can be sent for consideration to the head of the department concerned.

Detailed information on working with the ASL program can be found in “XENA” LLC at the link <https://xenaair-my.sharepoint.com/personal> in the SMS folder.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.1-21
	Управління ризиком безпеки польотів / Safety risk management			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.2-1
	Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks			

2.2 ОЦІНКА РИЗИКІВ ТА ПОМ'ЯКШУЮЧИ ДІЇ ЩОДО РИЗИКІВ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Оцінка ризиків є наступним етапом процесу управління ризиками, що слідує за виявленням та розслідуванням факторів небезпеки.

Для оцінки ризиків з БП ТОВ «КСЕНА» використовує метод Bow-Tie, який докладно описаний у Додатку 5.2 SMP- 01.

Всі представники з БП повинні бути навчені та вміти використовувати метод Bow-Tie для оцінки експлуатаційних ризиків.

Оцінка ризиків базується на правильно визначеній конкретній загрозі, вірогідній події та серйозності (тяжкості) наслідків.

Оцінка ризику здійснюється за критерієм вірогідності і серйозності, описаним в наступних пунктах.

Прийнятність ризику БП визначається згідно критеріїв у таблиці прийнятності ризику.

Після визначення прийнятності ризику повинні бути заплановані дії щодо пом'якшення ризику, призначені відповідальні за виконання та поставлені строки виконання.

Кожна оцінка ризиків оформлюється документально формою оцінки ризиків (Додаток 5.1 SMS-01, 06), підписується головуючим та дані вносяться до Hazard Log.

2.2.1 ВІРОГІДНІСТЬ РИЗИКУ

Вірогідність ризику безпеки польотів – це вірогідність або ймовірність настання небезпечної події у випадку реалізації

2.2 RISK ASSESSMENT AND MITIGATION OF SAFETY RISKS

Risk assessment is the next step in the SRM process, which follows the identification and investigation of hazards

“XENA” LLC uses the Bow-Tie method, which is described in detail in Appendix 5.2 SMP-01 to assess the safety risks.

The safety representatives should be trained and able to use the Bow-Tie method to assess operational risks.

The risk assessment is based on a right-defined specific threat, probable event and severity of consequences.

Risk assessment is performed according to the criteria of probability and severity described in the following paragraphs.

The safety risk acceptability is determined according to the criteria in the risk acceptability table.

Once the acceptability of the risk has been determined, mitigation actions should be planned, those responsible for implementation assigned and deadlines set.

Each risk assessment is documented in a risk assessment form (Appendix 5.1 SMS-01, 06), signed by the chairperson and entered into the Hazard Log.

2.2.1 RISK PROBABILITY

The probability of safety risk is the likelihood or probability of a hazardous event in case of a certain threat.

	<i>KYBP / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	<i>2.2-2</i>
	<i>Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks</i>		

визначеної загрози.

Допомогти у визначенні вірогідності можуть наступні питання:

✍ Чи є історія подій, подібних до тієї, що розглядається, чи це є окремий випадок?

✍ Яке інше обладнання чи компоненти подібного типу могли мати схожі проблеми?

✍ Який вплив загрози розглядається?
Наприклад, який процент часу обладнання або діяльність використовується під час експлуатації.

✍ Будь-який фактор, що лежить в основі цих питань може допомогти в оцінці вірогідності наслідків загрози, беручи до уваги всі прогнозовані сценарії.

У таблиці 1 нижче представлено класифікацію вірогідностей ризику. Вона включає в себе п'ять категорій із зазначенням вірогідностей, пов'язаних з небезпечними подіями або умовами, опис кожної категорії та присвоєння вартості кожній з них.

The following questions can be of help to identify the likelihood:

✍ Does the history of similar events exist, or is it an individual case?

✍ What other equipment or components of similar type could have similar problems?

✍ What hazard impact is being assessed? For example, what percentage of time the equipment or activity is being used during operation.

✍ Any underlying factor can help to assess the likelihood of hazard outcomes bearing in mind all expected scenarios.

Table 1 below represents the risk likelihood classification. It includes five categories with indication of probabilities related to hazardous events or conditions, description of each category, and assigned value.

PROBABILITY / ВІРОГІДНІСТЬ	MEANING / ЗНАЧЕННЯ		VALUE / ОЦІНКА
	Individual / Індивідуальне	General (fleet) / Загальне (флот)	
Frequent / Часто	Likely to occur many times (has occurred frequently) / Може відбутися багато разів (вже відбувалося часто)	From 1 till 10^{-3} in flight hour / Від 1 до 10^{-3} на годину польоту	5
Occasional / Періодично	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently) / Може відбуватися інколи (вже відбувалося час від часу)	From 10^{-3} till 10^{-5} in flight hour / Від 10^{-3} till 10^{-5} на годину польоту	4
Remote / Інколи	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely) / Навряд чи відбудеться, але можливо (вже відбувалося інколи)	From 10^{-5} till 10^{-7} in flight hour / Від 10^{-5} till 10^{-7} на годину польоту	3
Improbable / Неймовірно	Very unlikely to occur (not known to have occurred) / Дуже неймовірно, що відбудеться (невідомо, чи відбувалося раніше)	From 10^{-7} till 10^{-9} in flight hour / Від 10^{-7} till 10^{-9} на годину польоту	2
Extremely improbable / Практично неймовірно	Almost inconceivable that the event will occur / Зовсім неймовірно, що подія відбудеться	$<10^{-9}$ in flight hour / $<10^{-9}$ на годину польоту	1

Таблиця 1 Вірогідність ризику безпеки польотів

Table 1 Safety Risk Probability

2.2.2 СЕРЬОЗНІСТЬ РИЗИКУ

Наступним кроком після визначення вірогідності ризику є оцінка його серйозності або тяжкості, беручи до уваги потенційні наслідки, пов'язані з ризиком. Серйозність ризику безпеки польотів визначається як ступінь шкоди, що могла би дійсно виникнути як наслідок або результат виявленого ризику.

Оцінка серйозності ризику повинна розглядати всі можливі наслідки, пов'язані з загрозою, беручи до уваги прогнозування найтяжчої ситуації.

У таблиці 2 наведена класифікація серйозності ризику з погляду того, який вплив може мати реалізація виявленого ризику на:

- ✓ людей;
- ✓ літаки або обладнання;

2.2.2 RISK SEVERITY

The next step after identification of risk likelihood is assessment of its severity taking into account potential outcomes. Risk severity is identified as a level of damage that could emerge as a consequence or result of the risk identified.

Severity assessment must include all possible outcomes related to the hazard, bearing in mind the most serious scenario expected.

Table 2 contains classification of risk severity from the perspective of how the occurrence of the identified risk can affect:

- ✓ people;
- ✓ aircraft or equipment;

	<i>KYBP / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	<i>2.2-4</i>
	<i>Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks</i>		

✓ експлуатацію;

✓ навколишнє середовище;

✓ фінансові збитки;

✓ репутацію;

✓ необхідність розслідування.

Наприклад, серйозність ризику може бути оцінена як середня, коли вважається, що внаслідок розвитку окремої події пасажирів або екіпаж та інший персонал можуть зазнати незначних травм, фізичного або психологічного виснаження.

Як приклад, можна привести таку подію, як турбулентність. Хоча, для того, щоб вірно оцінити серйозність ризику виникнення конкретної події, необхідно обов'язково зібрати всю наявну інформацію. Це може бути не тільки внутрішній досвід, але досвід інших авіакомпаній.

✓ operation;

✓ environment;

✓ financial losses;

✓ reputation;

✓ needs to conduct an investigation.

E.g., a risk can be assessed as average, if a specific event is identified as likely to result into minor injuries, physical or psychological exhaustion of passengers or crew and other personnel.

An example is such event as turbulence. However, all available information must be collected in order to assess the severity of risk associated with the specific event. It can include experience of other airlines in addition to the internal experience.

SEVERITY / СЕРЬОЗНІСТЬ					
MEANING / ЗНАЧЕННЯ	<i>Catastrophic/</i> Катастрофа	<i>Hazardous/</i> Загрозлива	<i>Major/</i> Середня	<i>Minor/</i> Низька	<i>Negligible/</i> Незначна
<i>Humans /</i> Люди	<i>Deaths /</i> Смерть	<i>Serious injury /</i> Серйозні травми	<i>Minor injuries, physical and psychological exhaustion /</i> Незначні травми, фізичне та	<i>Physical discomfort, stress /</i> Фізичний дискомфорт, стрес	<i>Few consequences/</i> Без впливу на фізичний та психологічний стан
<i>Aircraft or Equipment /</i> Літак або обладнання	<i>Destroyed /</i> Повне руйнування	<i>Serious damage /</i> Серйозні пошкодження	<i>Medium damage /</i> Середні пошкодження	<i>Minor damage /</i> Незначні пошкодження	<i>No damage /</i> Без пошкоджень
<i>Operations/</i> Експлуатація	<i>Stop of all operations /</i> Зупинка всієї діяльності	<i>Overloading, impossibility to carry out work neatly and coherently, serious incidents/</i> Перевантаження, неможливість виконувати роботу акуратно та злагоджено, серйозні інциденти	<i>Significant impact on workload, loss of performance, incidents /</i> Значний вплив на робоче навантаження, падіння ефективності роботи, інциденти	<i>Insignificant impact on workload, minor mistakes /</i> Незначний вплив на робоче навантаження, незначні помилки	<i>Without influence /</i> Без впливу
<i>Environment/</i> Навколишнє середовище	<i>Catastrophic effect /</i> Катастрофічний ефект	<i>Dangerous effect /</i> Загрозливий ефект	<i>Critical effect /</i> Критичний ефект	<i>Insignificant effect /</i> Незначний ефект	<i>No effect /</i> Без ефекту
<i>Financial losses /</i> Фінансові збитки	USD > 950 K	USD from 250 K till 950 K	USD from 50 K till 250 K	USD from 10 K till 50 K	USD < 10K
<i>Reputation /</i> Репутація	<i>International influence /</i> Міжнародний вплив	<i>Influence on the state and public level /</i> Вплив на рівні держави та громадськості	<i>Limited impact /</i> Обмежений вплив	<i>Insignificant influence /</i> Незначний вплив	<i>Without influence /</i> Без впливу
<i>Investigation/</i> Розслідування	<i>Needed at the state or international level /</i> Необхідно на державному чи міжнародному рівні	<i>It is necessary /</i> Необхідно	<i>Very desirable/</i> Дуже бажано	<i>Not necessarily /</i> Не обов'язково	<i>Not required in most cases /</i> Не вимагається у більшості випадків
VALUE / ОЦІНКА	A	B	C	D	E

Таблиця 2 Серйозність ризику безпеки польотів

Table 2 Safety Risk Severity

2.2.3 ОЦІНКА ТА ПРИЙНЯТНІСТЬ РИЗИКУ

Після оцінки ризику з погляду його вірогідності і серйозності необхідно оцінити прийнятність ризику для

2.2.3 RISK ASSESSMENT AND ACCEPTANCE

Following the risk assessment from the perspective of its likelihood and severity, it is necessary to assess the

безпеки польотів.

risk acceptability for aviation safety.

Оцінка прийнятності ризику проходить у два етапи.

Risk acceptance assessment is a two- stage process.

Перший етап – це поєднання в таблиці «Матриця оцінки ризику» (Таблиця 3) визначених параметрів з таблиць вірогідності та серйозності.

The **first stage** is matching the identified parameters from the likelihood table and severity table in the Risk Assessment Matrix (Table 3).

Імовірність ризику / Risk probability		Тяжкість ризику /Risk severity				
		A Catastrophic Катастрофічна	B Hazardous Небезпечна	C Major Значна	D Minor Незначна	E Negligible Несуттєва
5 Frequent Часта		5A	5B	5C	5D	5E
4 Occasional Періодична		4A	4B	4C	4D	4E
3 Remote Рідка		3A	3B	3C	3D	3E
2 Improbable Малоймовірна		2A	2B	2C	2D	2E
1 Extremely improbable / Майже неможлива		1A	1B	1C	1D	1E

Таблиця 3. Матриця оцінки ризику

Table 3. Risk Assessment Matrix

Другий етап – індекс з матриці оцінки ризику необхідно порівняти з даними в таблиці прийнятності ризику (Таблиця 4), яка описує критерії прийнятності.

Stage 2 is exporting the index from the Risk Assessment Matrix into the Risk Acceptance Table that describes the acceptance criteria (Table 4).

Дана таблиця використовується для визначення пріоритетних дій, що пом'якшать ризик. Ризики можуть бути прийнятними, допустимими та неприйнятними.

This Table is used to identify the priority actions to mitigate the risk. Risks can be acceptable, tolerable and unacceptable.

Для розуміння того, які дії необхідно вжити після оцінки ризику, потрібно знати критерії прийнятності. В таблиці нижче подана таблиця прийнятності ризику стосовно матриці оцінки ризику.

Acceptance criteria are required to understand what actions should be taken upon risk assessment. The table below represent the Risk Assessment Table related to the Risk Assessment Matrix.

Safety Risk Index Range / Вид індексу за матрицею ризику безпеки польотів	Safety Risk Description / Опис ризику безпеки польотів	Recommended Actions / Рекомендовані дії
5A, 5D, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE / НЕПРИЙНЯТНИЙ	Take immediate action to mitigate the risk or stop the activity. Perform priority safety risk mitigation to ensure additional or enhanced preventative controls are in place to bring down the safety risk rating to acceptable levels. / Прийміть невідкладні дії для пом'якшення ризику або для зупинки діяльності. Виконайте пріоритетні заходи з безпеки польотів для забезпечення додаткового або посиленого превентивного контролю, щоб знизити індекс ризику безпеки польотів до допустимого
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLERABLE / ДОПУСТИМИЙ (ТОЛЕРАНТНИЙ)	Can be tolerated based on the safety risk mitigation. It may require management decision to accept the risk / Може бути допустимим, якщо базується на пом'якшенні ризику безпеки польотів. Може вимагати управлінського рішення для прийняття ризику
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACCEPTABLE / ПРИЙНЯТНИЙ	Acceptable as is. No further safety risk mitigation required. / Приймається як є. Не потребує дій щодо зменшення

Таблиця 4. Прийнятність ризику

Критерії прийнятності ризику визначають напрямки для подальших дій.

Інколи може бути недостатньо можливостей або ресурсів для вжиття необхідних заходів для зменшення ризику або необхідні заходи можуть бути фінансово недоцільні.

Тому рішення про прийнятність залишкового ризику і продовження експлуатації може прийняти тільки керівний персонал ТОВ «КСЕНА».

Нижче наведена таблиця відповідальності за прийнятність залишкового ризику:

Table 4. Risk Acceptance

Risk acceptance criteria determine the direction for further action.

Sometimes there may not be enough capacity or resources to take the necessary risk mitigation measures or the necessary measures may not be financially feasible.

Therefore, the decision on the residual risk acceptability and continued operation shall be made only by “XENA” LLC management.

Below is table of accountability for residual risk acceptance:

UNACCEPTABLE/ НЕПРИЙНЯТНИЙ	
Цей рівень ризику є неприйнятним, і рішення повинно бути – зупинка експлуатації. Директор, Керівник з БП або керівник підрозділу повинні підписати форму оцінки ризику, щоб задокументувати рішення про зупинку.	This level of risk is unacceptable, and the decision must be to Stop. The Safety Manager, Director or Department Head have to sign off the Risk Assessment Form to record the STOP decision.
TOLERABLE / ДОПУСТИМИЙ	
Директор, Керівник з БП або відповідний керівник підрозділу	Director, Safety Manager or the applicable Department Head
ACCEPTABLE / ПРИЙНЯТНИЙ	
Директор, Керівник з БП або відповідний керівник підрозділу	Director, Safety Manager or the applicable Department Head

Таблиця 5. Відповідальність за прийнятність залишкового ризику

Table 5. Accountability for residual risk acceptance

2.2.4 ПОМ'ЯКШЕННЯ ТА КОНТРОЛЬ РИЗИКУ

2.2.4 RISK MITIGATION AND CONTROL

Пом'якшення ризику часто визначають як контроль ризику. Ризики безпеки польотів повинні бути керовані на прийнятному рівні шляхом пом'якшенням ризику через застосування відповідних контролів ризику.

Risk mitigation is often defined as risk control. Safety risks must be managed at an acceptable level by way of risk mitigation through appropriate risk controls.

Ці контролі мають бути збалансовані з часом, витратами та труднощами щодо прийняття заходів для зменшення або усунення ризику безпеки польотів.

These safeguards must be balanced by time, costs and difficulties related to taking measures to reduce or eliminate safety risk.

Рівень ризику може бути зменшено шляхом зниження серйозності потенційних наслідків, зниження вірогідності подій або зниження впливу на сам ризик безпеки польотів.

Risk level can be reduced through reduction of severity of potential implications, reduction of likelihood of events or reduction of impact on the safety risk.

Пом'якшенням ризику часто є дії, які впливають зі змін в експлуатаційних процедурах, обладнання або ж інфраструктури. Існує три стратегії для пом'якшення ризику безпеки польотів:

Risk mitigation is often provided through actions that result from changes in operational procedures, equipment or infrastructure. There are three strategies of safety risk mitigation:

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.2-9
	Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks			

Відміна. Експлуатація або діяльність скасовується чи відмінюються, тому що ризик перевищує користь від продовження діяльності тим самим, повністю усуваючи ризик безпеки польотів.

Зниження. Зменшується частота експлуатації або діяльності, або ж виконуються дії зі зменшення магнітуди наслідків ризику безпеки польотів.

Відокремлення. Виконуються дії з ізолювання впливу наслідків ризику або будується надлишковий захист від них.

Для того, щоб вірно вибрати і застосувати ту чи іншу стратегію з пом'якшення ризику, необхідно визначити правильний один чи декілька підходів.

Дуже важливо вирішити повний спектр можливих контролюючих заходів, щоб знайти оптимальне рішення.

Ефективність кожної альтернативної стратегії повинна бути оцінена до того, як буде прийняте рішення. Оцінку слід проводити з погляду:

Ефективності. Міра, в якій альтернативні стратегії зменшують або усувають ризик. Ефективність може визначатися з точки зору технічного, навчального або регуляторного захисту, що може зменшити або усунути ризик безпеки польотів.

Вартості / прибутку. Міра, яка показує, наскільки очікувані вигоди від пом'якшуючих заходів перевищують витрати.

Практичності. Міра, в якій можуть бути запроваджені пом'якшуючі заходи та наскільки вони відповідають наявним технологіям, фінансовим та адміністративним ресурсам, законодавству, політичній волі, експлуатаційним реаліям і т. д.

Termination. Operation or activity is cancelled or terminated because the risk is higher than the benefit from continued activity, thereby completely eliminating this safety risk.

Reduction. Reduced frequency of operation or activity, or steps taken to reduce the magnitude of safety risk implications.

Segregation. Steps to isolate the impact of risk implications or build extra safeguards.

One or more approaches should be identified correctly to select and apply a relevant risk mitigation strategy.

It is very important to define a comprehensive range of safeguards to find the best solution.

Efficiency of each alternative strategy must be assessed prior to decision-making. Assessment should be made from the perspective of:

Efficiency. Measure where alternative strategies mitigate or eliminate the risk. Efficiency can be defined from the perspective of technical, educational or regulatory protection, which can reduce or eliminate the safety risk.

Cost / benefit ratio. Measure that shows the ratio between the costs and expected benefits from the mitigating actions.

Practicality. Measure in which mitigating actions can be implemented and how they correspond to the available technologies, financial and administrative resources, legislation, political will, operational situation etc.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.2-10
	Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks			

Прийнятності. Міра, в якій альтернативні стратегії прийнятні тим людям, які, як очікується, будуть їх застосовувати.

Примусовості виконання. Міра, в якій відповідність новим правилам, законодавству або експлуатаційним процедурам може бути контрольована

Довговічності. Міра, в якій пом'якшуючі дії можуть бути стійкі та ефективні.

Залишковості ризику безпеки польотів. Ступінь ризику безпеки польотів, що залишається після реалізації початкових заходів з пом'якшення наслідків, і які можуть потребувати додаткових дій з управління ризиком.

Непередбачених наслідків. Впровадження нових загроз та пов'язаних з ними ризиків, що може бути наслідком впровадження пом'якшуючих альтернативних стратегій.

Часу. Час необхідний для впровадження альтернативних стратегій з пом'якшення ризику БП.

Коригувальні дії повинні брати до уваги будь-які існуючі захисти та їх здатність чи нездатність досягти прийнятного рівня ризику БП. Може знадобитися перегляд попередньої оцінки ризику, що в свою чергу може вплинути на коригувальні дії.

Після того, як заходи з пом'якшення та / або контролю будуть успішно впроваджені, потрібно буде переоцінити ризик, щоб визначити, чи існує зараз прийнятний рівень безпеки.

Контролі та пом'якшуючі дії повинні бути об'єктом для постійної перевірки / оцінювання, щоб гарантувати їхню ефективність.

Acceptability. Measure where alternative strategies are acceptable for the individuals who, as expected, will be applying them.

Compulsory implementation. Measure where compliance with new rules, legislation or operational procedures can be controlled.

Durability. Measure where mitigating actions can be persistent and efficient.

Residual safety risk. Amount of safety risk remaining after implementation of initial mitigating actions, which may require additional risk safety management actions.

Unexpected implications. Emergence of new hazards and related risks, which may be the consequences of implementation of alternative mitigating actions.

Time. Time required to implement alternative strategies of safety risk mitigation.

Corrective actions must take into consideration any existing safeguards and their ability or inability to ensure an acceptable safety risk level. Revision of previous risk assessment might be required, which, in turn, can affect corrective actions.

Once these mitigation techniques and/or control measures have been successfully implemented, a reassessment of the risk will be required to define whether an

Controls and mitigating actions must be subject to ongoing revision / assessment to ensure that they are efficient.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	2.2-11
	Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks			

2.2.5 ОЦІНКА ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ, ЩО ВПЛИВАЄ НА РИЗИК

Як і в будь-якому процесі, де задіяні люди, важливу роль в експлуатації відіграє людський фактор.

Ризики потенційних відхилень від первинного процесу повинні бути відображені для визначення причин, захисних бар'єрів та системного контролю.

Майже у всіх інцидентах та подіях, які впливають на безпеку польотів, задіяний людський фактор.

Але для багатьох людей важко визначити конкретні людські фактори та зрозуміти, як ними управляти. Які людські чинники призводять до невдачі або помилок системи? Це мовний бар'єр, неправильне тлумачення, втома чи культурні відмінності?

Як правило, люди використовують загальні поняття, коли мова йде про людський фактор, але для кожного людського чинника потрібен різний підхід, щоб запобігти збою системи.

Необхідно конкретизувати людський фактор, оскільки це дозволяє визначити засоби контролю для управління цими людськими факторами.

Наприклад, бар'єр для запобігання втоми має інші функції, ніж бар'єр, що запобігає неправильному тлумаченню. Один бар'єр може зміцнювати інший. Але ж цими бар'єрами також необхідно управляти і легше це зробити, коли всі бар'єри описані окремо, не узагальнені.

Розгляд людського фактору має велике значення в управлінні ризиком безпеки польотів, оскільки люди можуть бути як джерелом, так і вирішенням ризику, що:

2.2.5 ASSESSMENT OF HUMAN FACTOR ASSOCIATED WITH RISK

Human factor plays an important role in any process that involves people.

Risks of potential deviations from the initial process must be reflected in order to identify reasons, safeguards and systematic control.

Human factor is involved in all incidents and events that have impact on aviation safety.

However, for many people it is hard to identify specific human factors and understand how to manage them. What human factors lead to system errors or failure? Is it language barrier, misinterpretation, fatigue or cultural differences?

As a rule, people use general notions when it comes to human factor, however each human factor requires a different approach in order to prevent system failure.

Human factor must be specified because this allows to identify control measures to manage these human factors.

For example, fatigue prevention barrier has different functions than misinterpretation prevention barrier. One barrier can reinforce another. However, these barriers also need to be managed and this is easier when all barriers are described separately rather than generalized.

Human factor considerations are critical in safety management, because individuals can be both a source of risk and of a solution, which:

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.2-12
	Оцінка ризиків та пом'якшуючі дії щодо ризиків безпеки польотів / Risk assessment and mitigation of safety risks			

✍ призводить до інцидентів або аварій через зміну ефективності виконання покладених функцій через обмеження людини;

✍ передбачають та приймають відповідні дії для запобігання загрозливим ситуаціям; або

✍ вирішують проблеми, приймають рішення і виконують дії з пом'якшення ризиків.

Дуже важливо залучати людей з відповідним досвідом в питаннях людського фактору до виявлення, оцінки та зниження ризиків.

Оцінювання ризиків, пов'язаних з виконанням роботи людьми є більш складним, ніж фактори ризику, пов'язані з технологіями та середовищем.

Більшість випадків внутрішньої або зовнішньої взаємодії людини, як і результати такої взаємодії можуть мати непередбачувані наслідки.

Ця складність оцінювання виражається у вірогідності та серйозності ризику. Тому експертна точка зору з людського фактору дуже важлива при оцінюванні ризиків безпеки польотів.

2.2.6 ПЕРЕГЛЯД ОЦІНКИ РИЗИКІВ З БП

Всі оцінені ризики, внесені до Hazard Log повинні мати дату наступного перегляду.

Власник ризику повинен провести перегляд оцінених ризиків в залежності від характеру небезпеки і процесів оцінки.

Нижче наведено таблицю періодичності перегляду оцінки ризиків.

✍ results into incidents or accidents due to the change of performance efficiency to due to individual limitation;

✍ envisage and take relevant action to prevent hazardous situations; or

✍ solve problems, make decisions and take steps to mitigate risks.

It is crucial to involve individuals with relevant human factor experience in risk identification, assessment and reduction.

Assessment of risks related to human performance is more difficult than risk factors related to technologies and environment. Most cases of internal or external human interaction and results of such interaction can have unpredictable consequences.

Most cases of internal or external human interaction and results of such interaction can have unpredictable consequences.

This assessment difficulty is expressed in risk likelihood and severity. Therefore, expert opinion on human factor is essential in safety risk assessment.

2.2.6 REVIEW OF SAFETY RISK ASSESSMENTS

All safety risk assessments are dated in Hazard Log for periodic review.

Depending on the nature of hazards and processes in the assessment, a review shall be done by the Risk Owner.

Below is a table of how often the risk assessment is reviewed.

Періодичність перегляду оцінки ризиків	Frequency of Risk Assessment Review
TOLERABLE / ДОПУСТИМИЙ	Every 1 year 1 раз на рік
ACCCEPTABLE / ПРИЙНЯТНИЙ	Every 2 years 1 раз на два роки

При перегляді оціненого ризику визначається його актуальність.

Relevance of assessed risk is determined during its review.

Якщо ризик визнаний таким, що вже не актуальний, він повинен бути за архівований.

Irrelevant risks shall be archived.

Архівація оцінених ризиків проводиться під час їх планового перегляду керівниками відповідних підрозділів (власник ризику) та інформація вноситься до Hazard Log.

The assessed risk is archived during their scheduled review by the Heads of the relevant departments (Risk Owner) and the information is entered into the Hazard Log.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.3-1
	Документування загроз та ризиків / Hazards and risks documenting			

2.3 ДОКУМЕНТУВАННЯ ЗАГРОЗ ТА РИЗИКІВ

Документування системи управління безпекою польотів є одним із головних інструментів керування системою, тому акуратне ведення, підтримання, зберігання та знищення записів з безпеки польотів є обов'язковим.

Документування загроз та ризиків здійснюється згідно з інструкцією «Процедура розробки та супроводження нормативних документів».

До обов'язкових документів СУБП належать:

- ✍ форми оцінки ризику;
- ✍ Hazard Log;
- ✍ записи щодо SPI (SPI Log, таблиці та графіки);
- ✍ протоколи засідань з безпеки польотів;
- ✍ оцінка ефективності БП.

2.3.1 ФОРМА ОЦІНКИ РИЗИКУ БП

Оцінка ризику БП оформлюється в паперовому вигляді англійською мовою за підписом керівника, який очолює засідання з оцінки ризику (Додаток 5.1 SMS-01).

Форми зберігаються в паперовому вигляді в підрозділі, який провів оцінку і в електронному вигляді повинні бути розміщені на внутрішньому сервері у папці https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id.

2.3 HAZARDS AND RISKS DOCUMENTING

Documentation of the Safety Management System is one of the main tools of the system management, so careful maintenance, storage and destruction of flight safety records is mandatory.

Documentation of hazards and risks is carried out in accordance with the instruction " Procedure for development and maintenance of regulatory documents ".

Mandatory SMS documents include:

- ✍ Minutes og Risk Assessment;
- ✍ Hazard Log;
- ✍ SPI records (SPI Log, tables and graphs);
- ✍ minutes of safety meetings;
- ✍ Safety Performance Evaluations.

2.3.1 SAFETY RISK ASSESSMENT FORM

The safety risk assessment is made in paper form in English under the signature of the head who chairs the risk assessment meeting (Appendix 5.1 SMS-01).

The paper forms are stored in the unit where risk assessment was conducted and in electronic form must be placed on an internal server in a folder https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id.

Термін зберігання – безстроково.

Storage period – permanently.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	2.3-2
	Документування загроз та ризиків / Hazards and risks documenting			

2.3.2 ПЕРЕЛІК ЗАГРОЗ (HAZARD LOG)

Загальний перелік загроз (Hazard Log) ведеться в ТОВ «КСНА» відповідно до формату, наведеному в Додатку 5.1 SMS-02.

До Hazard Log вносяться всі оцінені в оперативних підрозділах ризики.

Він ведеться відділом оцінки ризиків та СУБП у форматі Excel.

Цей перелік постійно оновлюється та контролюється відповідно до:

- ✍ нових загроз;
- ✍ моніторингу впровадження заходів з пом'якшення ризиків;
- ✍ переоцінки, перегляду та/або архівації ризиків.

Hazard Log в електронному вигляді розміщений на внутрішньому сервері у папці https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id..

2.3.3 ДОКУМЕНТАЦІЯ ЩОДО SPI

У кожному експлуатаційному підрозділі ведуться записи у вигляді таблиць і графіків щодо моніторингу та контролю SPI.

Процедура ведення таблиць SPI знаходиться в Додатку 5.2 SMP-02.

Записи щодо SPI в електронному вигляді зберігаються на внутрішньому сервері у папці https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id..

Загальний перелік SPI (Додаток 5.1 SMS-03)

2.3.2 HAZARD LOG

The general Hazard Log is available in “XENA” according to the format in Appendix 5.1 SMS-02.

All risks that were assessed in operational divisions shall be include in the Hazard Log.

It is conducted by the Risk Assessment and SMS Department in Excel format.

This list is constantly updates and controls according to:

- ✍ new threats;
- ✍ monitoring the implementation of risk mitigation measures;
- ✍ risk reassessment, review and/or activation of risks.

Hazard Log is electronically hosted on an internal server in the folder https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id..

2.3.3 SPI DOCUMENTATION

Records in the form of tables and graphs on SPI monitoring and control are kept in each operational unit.

SPI filling and maintaining procedure is in Appendix 5.2 SMP-02.

SPI records are electronically hosted on an internal server in a folder https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id..

General SPI Log (Appendix 5.1 SMS-

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	2.3-3
	Документування загроз та ризиків / <i>Hazards and risks documenting</i>			

знаходиться в папці Elib за посиланням:

https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id... в папці SMS.

Термін зберігання – безстроково.

2.3.4 ПРОТОКОЛИ ЗАСІДАНЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Засідання з БП (SRB, SAG, комісії з БП) повинні бути оформлені протоколом.

Протоколи засідань з БП зберігаються на внутрішньому сервері у папці https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id...

Термін зберігання – безстроково.

2.3.5 ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ БП

Оцінка ефективності БП виконується один раз на рік та документується (Додатку 5.1 SMS-05.).

Форми оцінки ефективності БП зберігаються на внутрішньому сервері у папці https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id....

Термін зберігання – безстроково.

03) is in Elib

https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id... in folder SMS.

Storage period – permanently.

2.3.4 MINUTES OF SAFETY MEETINGS

Safety meetings (SRB, SAG, Safety Commission) shall be documented.

Minutes of Safety Meetings are electronically hosted on an internal server in a folder https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id...

Storage period – permanently.

2.3.5 SAFETY PERFORMANCE EVALUATION

Safety performance evaluation is performed once a year and documented (Appendix 5.1 SMS-05).

Safety Performance Evaluation Forms are electronically hosted on an internal server in a folder https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id....

Storage period – permanently.

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	2.4-1
	<i>Захист даних з безпеки польотів, інформації та пов'язаних джерел з безпеки польотів / Protection of safety data, information and related safety sources</i>		

2.4 ЗАХИСТ ДАНИХ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ, ІНФОРМАЦІЇ ТА ПОВ'ЯЗАНИХ ДЖЕРЕЛ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Захист інформації та експлуатаційних даних з БП має суттєве значення та конче необхідний для безпечної і ефективної роботи ТОВ «КСЕНА» в цілому.

У ТОВ «КСЕНА» дирекцією з інформаційних технологій та офіцером із захисту даних розроблено ряд документів щодо політики з захисту інформації.

✍ Нижче наведений перелік цих документів, які знаходяться на внутрішньому сервері

✍ положення «Про порядок обробки та захисту персональних даних, якими володіє авіакомпанія»;

✍ Положення «Про політику інформаційної безпеки»;

✍ положення «Про політику допустимого використання інформаційних систем та програмного забезпечення»;

✍ інструкція «Про політику використання мобільних пристроїв і носіїв інформації»;

Уся документація і записи з СУБП, які зберігаються в електронному вигляді на внутрішньому сервері ТОВ «КСЕНА» є предметом резервного копіювання згідно з інструкцією «Про резервне копіювання даних авіакомпанії».

Інструкції щодо захисту персональних даних (GDPR) доступні на внутрішньому сервері https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id.

2.4 PROTECTION OF SAFETY DATA, INFORMATION AND RELATED SAFETY SOURCES

Protection of operational safety data and information is of crucial importance and is essential for “XENA” safe and efficient operation overall.

“XENA” IT Directorate and Data Protection Officer prepared a set of documents on data protection policy.

✍ Below is the list of these documents that are available at the intranet:

✍ Regulations “Procedure of Processing and Protection of Personal Data Kept by “XENA”;

✍ Regulations “Information Security Policy”;

✍ Regulations “Policy of Authorized Use of IT Systems and Software”;

✍ Instruction on the Use of Mobile Devices and Media;

All SMS documentation and records which are stored electronically on the internal “XENA” server are subject to back up in accordance with the instructions "On backing up airline data".

Instructions on personal data protection (GDPR) are available on the internal website https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id.

	КУБП / SSM	Page / Стор.	2.4-2
	<i>Захист даних з безпеки польотів, інформації та пов'язаних джерел з безпеки польотів / Protection of safety data, information and related safety sources</i>		

Дані та інформація в програмі ASL, що зберігаються на сервері компанії AVEX Bureau проходять резервне копіювання кожні 24 години та резервні копії зберігаються 7 днів.

Data and information in the ASL program stored on the server of AVEX Bureau are backed up every 24 hours and back-up copies are store for a 7 days.

	КУБП / SSM	Page / Стор.	2.4-3
	Захист даних з безпеки польотів, інформації та пов'язаних джерел з безпеки польотів / Protection of safety data, information and related safety sources		

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стр.	3.1-1
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

3 ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

ІКАО Додаток 19, Доповнення 2, параграф 3.1.1 вимагає, щоб авіакомпанія розробила та підтримувала засоби перевірки виконання безпеки польотів та оцінки ефективності контролю ризиків безпеки польотів.

Гарантуванням безпеки польотів є працездатність процесів та діяльності у всіх областях експлуатації авіакомпанії, де впроваджена СУБП відповідно до вимог та очікувань.

Гарантування безпеки польотів передбачає постійне спостереження за внутрішніми процесами, а також робочим середовищем для виявлення змін або відхилень, що можуть призвести до виникнення ризиків безпеки польотів або погіршення існуючих контролів безпеки польотів.

Діяльність з гарантування безпеки польотів включає в себе розробку і впровадження дій у відповідь на будь-яке виявлене питання, що має потенційний вплив на безпеку польотів. Ці дії постійно поліпшують ефективність існуючої СУБП.

3.1 МОНІТОРИНГ І ВИМІРЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Для перевірки виконання цілей безпеки польотів та ефективності контролю ризиків використовуються внутрішні аудити та визначення і моніторинг індикаторів ефективності безпеки польотів (SPI).

Оцінювання ефективності контролю ризиків безпеки польотів є важливим з погляду того, що не завжди їх застосування досягає передбачуваних результатів.

3. SAFETY ASSURANCE

ICAO Appendix 19, Annex 2, paragraph 3.1.1 requires that the airline designs and maintains tools to verify the safety performance and assess the effectiveness of safety risk controls.

Safety assurance is the performance of processes and activities in all areas of airline operations where SMS is implemented according to the applicable requirements and expectations.

Safety assurance implies ongoing supervision of internal processes and working environment to identify any changes or deviations that can result into safety risks or deteriorate the existing safety controls.

Safety assurance activities include planning and implementation of measures in response of any identified issue that can potentially safety impact. These activities improve the performance of the existing SMS.

3.1 SAFETY MONITORING AND MEASUREMENT

Internal audits and monitoring of safety performance indicators (SPIs) are used to verify the safety objectives and risk control efficiency.

Assessment of risk control efficiency is important because its application does not always provide the expected performance.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-2
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

3.1.1 ВНУТРІШНІЙ АУДИТ І КРИТЕРІЇ ЕФЕКТИВНОСТІ SRM

Внутрішні аудити виконуються з метою оцінки ефективності СУБП і визначення потенційних областей для її покращення.

Гарантування відповідності стандартам та рекомендованим практикам через здійснення внутрішнього аудиту є принциповим аспектом гарантування безпеки польотів.

Під час внутрішніх аудитів здійснюється документаційна та практична перевірка всієї експлуатації ТОВ «КСЕНА» у відповідності до стандартів та рекомендованої практики Державної авіаційної служби України та IATA, ICAO включаючи вимоги до функціонування СУБП.

Корисним інструментом для гарантування правильної роботи та ефективності процесу SRM є інструмент оцінки, який складається з наступних критеріїв ефективності:

1) Усі наявні небезпеки аналізуються на відповідні ризики безпеки.

2) Ризики безпеки виражаються щонайменше в наступних компонентах:

 ймовірність виникнення;

 тяжкість наслідку події;

 вірогідність та тяжкість мають чіткі критерії.

3) Матриця кількісно визначає прийнятність ризику безпеки для забезпечення стандартизації та послідовності процесу оцінки ризику, який базується на чітких критеріях.

4) Hazard Log охоплює інформацію про оцінку ризику, зменшення (контроль) та дії з моніторингу.

3.1.1 INTERNAL AUDIT AND SRM EFFECTIVENESS CRITERIA

Internal audits are conducted with the purpose of assessing SMS performance and identify areas that potentially need improvement.

Ensuring compliance with standards and recommended practices through internal audit is a principal aspects of safety assurance.

Internal audits include document review and practical check of all operations within the airline according to the standards and recommended practices of the UA SAA and IATA, ICAO, including requirements to SMS performance.

A useful tool to ensure the proper functioning and efficiency of the SRM process is an evaluation tool, which consists of next effectiveness criteria:

1) All relevant hazards are analyzed for corresponding safety risks.

2) Safety risks are expressed in at least the following components:

 Likelihood of an occurrence;

 Severity of the consequence of an occurrence;

 Likelihood and severity have clear criteria assigned

3) A matrix quantifies safety risk tolerability to ensure standardization and consistency in the risk assessment process, which is based on clear criteria.

4) Hazard Log capture risk assessment information, risk mitigation (control) and monitoring actions.

	КУБП / SSM		Page / Стр.	3.1-3
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

5) Дії щодо зменшення (контролю) ризиків включають терміни, розподіл відповідальності та стратегії контролю за ризиками (наприклад, усунення небезпеки, уникнення ризику, прийняття ризику, зменшення ризику).

5) Risk mitigation (control) actions include timelines, allocation of responsibilities and risk control strategies (e.g. hazard elimination, risk avoidance, risk acceptance, risk mitigation).

6) Здійснюються пом'якшувальні (контрольні) дії для зменшення ризику до рівня "настільки низького, наскільки це обґрунтовано практично".

6) Mitigation (control) actions are implemented to reduce the risk to a level of "as low as reasonably practical".

7) Ризики БП та дії щодо пом'якшення регулярно перевіряються на предмет точності та актуальності.

7) Identified risks and mitigation actions are regularly reviewed for accuracy and relevance.

8) Ефективність дій щодо зменшення (контролю) ризиків контролюється щорічно.

8) Effectiveness of risk mitigation (control) actions are monitored at least yearly.

9) Персонал, який проводить оцінку ризику, проходить навчання з СУБП для представників з БП.

9) Personnel performing risk assessments are appropriately trained in accordance with SMM.

10) SRM враховує всі сфери експлуатації ТОВ «КСЕНА», де існує небезпека, яка може вплинути на експлуатацію повітряних суден.

10) The SRM takes into consideration any "XENA" area where there is a potential for hazards that could affect aircraft operations.

11) SRM має централізовану координацію, для забезпечення оцінки ризику та пом'якшення, у разі необхідності, усіх існуючих або потенційних небезпек, які були визнані доречними.

11) The SRM has central coordination to ensure all existing or potential hazards that have been identified as relevant are subjected to risk assessment and, if applicable, mitigation.

Рекомендується використовувати дані критерії як для самоперевірки експлуатаційними підрозділами, так і при проведенні внутрішніх аудитів.

It is recommended to use these criteria both for self-checking by operational units, and at carrying out internal quality audits.

Внутрішні аудити фокусуються на політиці, процесах та процедурах, що забезпечують контроль ризиків безпеки польотів.

Internal audits are focused on policy, processes and procedures that ensure safety risk controls.

У випадку виявлення зауважень або невідповідності стандартам, проводиться розслідування або аналізуються причини чи фактори, що сприяли цьому.

In case of any findings or non-compliance, investigation is conducted or reasons and contributing factors are analyzed.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-4
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

Внутрішні аудити контролюють прогрес у закритті попередніх виявлених невідповідностей шляхом аналізу першопричин і розробки та впровадження плану коригувальних і превентивних (профілактичних) дій.

Internal audits control the progress in closing previously identified findings through root cause analysis and preparation and implementation of corrective and preventive actions.

Внутрішні аудити з моніторингу та відповідності виконують інформативну функцію для керівництва авіакомпанії про рівень відповідності всієї авіакомпанії, ступінь ефективності контролю ризиків та необхідність коригуючих або превентивних дій.

Internal monitoring and compliance audits provide the airline managers with information about the compliance level overall, risk control efficiency and the need to take any corrective or preventive actions.

3.1.2 МОНІТОРИНГ ЕФЕКТИВНОСТІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

3.1.2 SAFETY PERFORMANCE MONITORING

Моніторинг ефективності безпеки польотів ведеться за допомогою збору даних та інформації з безпеки польотів з різних джерел.

Safety performance is monitored by collecting safety data and information from various sources.

Такими джерелами в ТОВ «КСНА» є повідомлення від персоналу (обов'язкові, добровільні і конфіденційні), дані з розшифрування польотів, аналізи з безпеки польотів, зауваження та рекомендації від розслідувань з безпеки польотів, інспекції та дні безпеки польотів, аудити безпеки польотів (у рамках внутрішніх аудитів з моніторингу та відповідності) тощо.

At “XENA”, such sources include notifications from personnel (mandatory, voluntary and confidential), flight data, safety analysis data, findings and recommendations related to safety inspections, inspections and safety days, safety audits (as part of internal monitoring and compliance audits), etc.

Використання цих даних для вимірювання та моніторингу виконання безпеки польотів є дуже важливою діяльністю, що генерує в собі необхідну інформацію для прийняття рішень щодо ризиків безпеки польотів.

The use of this data for safety performance measurement and monitoring is a very important activity, which generates the necessary information for decision-making related to safety risks.

Вимірювання і моніторинг виконання безпеки польотів пов'язаний із розглядом деяких основних принципів. Досягнення виконання безпеки польотів – це індикація поведінки авіакомпанії і є також мірою ефективності СУБП.

Measurement and monitoring of safety performance is related to review of certain key principles. Safety assurance is indication of the airline's behavior and is the measure of SMS performance.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-5
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

Оцінку стану та рівня БП виконує інспекція з БП, згідно з Програмою з попередження АП та забезпечення БП.

Керівники експлуатаційних підрозділів відповідають за визначення:

✍ **ціль безпеки польотів**, які повинні бути визначені на початковому етапі для відображення стратегічних досягнень або бажаних результатів, пов'язаних безпосередньо з проблемами безпеки в авіакомпанії. Наприклад, ціллю безпеки польотів може бути реалізація стратегічної мети ТОВ «КСЕНА» про розвиток позитивної, безкарної культури добровільних повідомлень, через тренування 90% персоналу з виявлення загроз. Тобто, ціль безпеки польотів – за певний проміжок часу провести визначену кількість необхідних тренувань. Цілі повинні щорічно переглядатися, і якщо результати задовільні – встановлюватися нові цілі, що повністю задовольняють стратегічну мету ТОВ «КСЕНА» з безпеки польотів. Цілі безпеки польотів встановлюються один раз на рік на засіданні SRB.

✍ **індикатори ефективності безпеки польотів (SPI)**, які є тактичними параметрами, пов'язаними з цілями безпеки польотів і тому є посиленням для збору даних. Кожен експлуатаційний підрозділ встановлює специфічні SPI стосовно можливих або існуючих загроз, оцінених ризиків безпеки польотів, які вирішено контролювати. Рішення щодо визначення переліку SPI приймається щорічно на засіданні групи з безпеки польотів кожного експлуатаційного підрозділу. Додаток 3 містить форму для ведення SPI.

Flight safety condition evaluation is performed by Flight Safety Inspection in accordance Accident Prevention and Flight Safety Assurance Program.

Heads of operational divisions are responsible for identification:

✍ **safety objectives**, which must be defined at the early stage to represent strategic achievements or desired outcomes directly related to safety issues at “XENA”. For example, a safety objective can be implementation of “XENA” strategic goal to develop a positive and punishment-free culture of voluntary notification through training 90% of its personnel on hazard identification. Therefore, the safety objective is to deliver the specific number of required training courses over a certain period of time. Objectives should be revised on annual basis, and if the outcomes are satisfactory, new objectives will be set that fully meet “XENA” strategic safety goal. Safety objectives are established once a year at a SRB meeting.

✍ **safety performance indicators (SPI)**, which are tactical parameters related to safety objectives and therefore are a reference for data collection. Every “XENA” operational unit sets specific SPIs for the potential or existing hazards and assessed safety risks that must be controlled. List of SPIs is made on annual basis at SAG meeting of each operational unit. Appendix 3 contains a Form for SPI processing.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-6
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

цільові показники з безпеки польотів (SPT), які є також тактичними параметрами, що використовуються для моніторингу прогресу на шляху до досягнення цілей безпеки польотів. Цільові показники можуть бути короткострокові і довгострокові.

Оцінка ефективності безпеки польотів ТОВ «КСЕНА» відбувається щорічно на засіданнях SRB і оформлюється згідно Додатку 5.1 SMP-05.

3.1.2.1 ІНДИКАТОРИ ЕФЕКТИВНОСТІ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ (SPI)

SPI є параметром, що базується на даних і використовується для моніторингу та оцінки показників безпеки.

Оцінка SPI може містити в собі порівняльний аналіз, перевірку або оцінку ризику, щоб допомогти ідентифікувати можливі дії щодо безпеки та їх ефективність.

SPI є параметрами, які забезпечують ТОВ «КСЕНА» інформацією з погляду на ефективність її діяльності щодо безпеки польотів: де вона була до цього, де вона зараз і де планує бути стосовно безпеки польотів.

Такий підхід з визначенням індикаторів виступає як надійна і обґрунтована основа для прийняття рішень щодо безпеки польотів. І такі рішення, в свою чергу, позитивно впливають на ефективність БП ТОВ «КСЕНА».

У більшості випадків, на початковому етапі, вибір індикаторів може бути обмежений моніторингом та виміром параметрів, що представляють собою події або процеси, які можна легко і зручно відстежити.

В ідеальному випадку, SPI повинні зосереджуватись на параметрах, які являються важливими індикаторами ефективності безпеки польотів, ніж на тих,

safety performance targets (SPT), which also represent tactical parameters used for progress monitoring on the way to safety objectives. Performance targets can be short-term and long-term.

“XENA” safety performance is assessed annually at SRB meetings and is conducted in accordance with the procedure set out in the Appendix 5.1 SMS-05.

3.1.2.1 SAFETY PERFORMANCE INDICATORS (SPI)

SPI is a data-based parameter used monitoring and assessment of safety indicators.

Assessment of SPI can contain comparative analysis, and risk verification or assessment in order to help identify potential safety measures and efficiency of these measures.

SPIs are parameters that provide “XENA” with information from the perspective of the efficiency of its safety operations: where it was previously, where it is now, and where it plans to be with regard to safety.

This approach that involves indicators works out as a reliable and substantiated foundation for safety decision-making. In turn, this kind of decision-making has a positive impact on “XENA” safety performance.

In most of the cases the choice of indicators at the initial stage can be limited to monitoring and measurement of parameters that represent easy-to track events or processes.

Ideally, SPIs should concentrate of the parameters that are important safety performance indicators rather than those that are easy to achieve.

	КУБП/SMSM		Page / Стор.	3.1-7
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

В ідеальному випадку, SPI повинні зосереджуватись на параметрах, які являються важливими індикаторами ефективності безпеки польотів, ніж на тих, яких легко досягти.

Під час встановлення SPI необхідно вирішити:

✍ **вимірювання правильних речей**, тобто визначити найкращі SPI, які показуватимуть Авіакомпанії, що вона є на вірному шляху до досягнення цілей безпеки польотів. Також важливо вирішити, що є найбільшими проблемами й ризиками безпеки польотів, з якими ТОВ «КСЕНА» стикається або може зіткнутися і на основі цього встановити SPI, які покажуть ефективний контроль проблем і ризиків безпеки польотів.

✍ **наявність даних**, тобто чи є в наявності дані, які відповідають тому, що вирішено вимірювати. Якщо таких даних не існує, необхідно визначити додаткові джерела їх збору.

✍ **надійність даних**, тобто дані можуть бути ненадійними через їх суб'єктивність або вони можуть бути неповними.

✍ **загальні SPI для галузі**, тобто можуть бути визначені погоджені спільні SPI для Авіакомпанії та авіакомпанії-партнера, яка експлуатує подібний парк літаків для проведення порівняння між авіакомпаніями.

✍ **SPI визначені UA SAA, тобто ті SPI**, які визначені на державному рівні для контролю показників з безпеки польотів експлуатантів.

Також SPI повинні бути:

- Пов'язаними з ціллю безпеки польотів, яку вони мають на меті вказати;
- Відібрані або розроблені на основі наявних даних та надійного вимірювання;

Ideally, SPIs should concentrate of the parameters that are important safety performance indicators rather than those that are easy to achieve.

When setting SPIs, the following considerations should be noted:

✍ **measuring the correct things**, i.e. identifying the best SPIs that would demonstrate that “XENA” is following the right way to its safety objectives. It is also important to identify the biggest safety issues and risks “XENA” is or can be facing, and proceeding from these considerations establish SPIs that would demonstrate efficient control over safety issues and risks.

✍ **data availability**, i.e. whether the data regarding what has to be measured is available. If such data is not available, additional data collection sources should be identified.

✍ **data credibility**, i.e. whether data can be unreliable due to being subjective or incomplete.

✍ **common SPIs** for the industry, i.e. common SPIs can be identified and approved for “XENA” and for the partner airline operating a similar aircraft fleet for the purpose of comparison between the two airlines.

✍ **UA SAA-defined SPIs**, i.e. the SPIs identified at the state level to control safety performance of flight operators.

Also, SPI must be:

- Relevant to the safety objective they intend to indicate;
- Selected or developed based on available data and reliable measurement;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-8
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

с) Відповідно специфічні та кількісні; та

c) Specific and quantitative, accordingly; and

д) Реалістичними, беручи до уваги можливості та обмеження ТОВ «КСНА».

d) Realistic with regard to “XENA” capabilities and limitations.

 Приклади SPI для:

 Examples of SPIs for:

◆ Наземної експлуатації:

◆ Ground operations:

◆ Невідповідності при заправці паливом;

◆ non-compliances during fueling;

◆ Нестабільність літака на землі.

◆ Aircraft stability on ground.

 Льотної експлуатації:

 Flight operations:

◆ Жорстка посадка;

◆ Hard landing;

◆ TCAS RA.

◆ TCAS RA.

 Вантажної експлуатації:

 Cargo operations:

◆ Помилки при перевірці вантажу на вантажному складі;

◆ Mistakes in cargo check at cargo warehouse;

◆ Невідповідності при перевезенні небезпечних вантажів.

◆ Mistakes in hazardous cargo transportation.

 Виконанні спеціальних робіт

 Execution of special works

◆ виконання пожежо-гасіння

◆ fire extinguishing

 Інжинірингу та технічної експлуатації:

 Engineering and technical operations:

◆ Вимкнення двигуна в польоті;

◆ Engine shutdown in flight;

◆ Запроси на продовження дії MEL.

◆ Requests for MEL continuation.

Усі експлуатаційні підрозділи повинні визначити свої специфічні SPI.

All “XENA” operational units must identify specific SPI.

Джерелами для збору інформації щодо індикаторів безпеки польотів в ТОВ «КСНА», виступають таке програмне забезпечення, як ASL.

Software, specifically ASL and AMOS, is used as a source of information about safety indicators at “XENA”.

Допускається збір інформації з інших джерел, таких як електронна пошта, паперові носії інформації, але в такому разі, вся інформація повинна зберігатися в електронному вигляді, бути захищена і має бути доступною для оцінки, перевірок і розслідувань з безпеки польотів.

Information may also be collected from other sources such as email, hard copies, provided, however, that all information must be kept in electronic form, be secured and available for safety assessment, checks and investigations.

Процедура розрахунку і моніторингу SPI описана в Додатку 5.2 SMP-02.

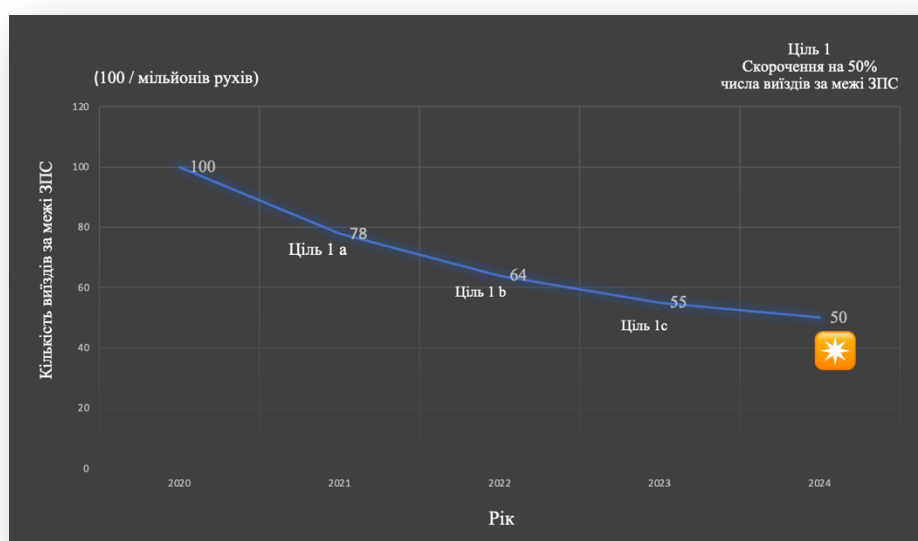
SPI calculation and monitoring procedure is described in Appendix 5.2 SMP-02.

3.1.2.2 ЦІЛЬОВІ ПОКАЗНИКИ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ (SPT)

3.1.2.2 SAFETY PERFORMANCE TARGET (SPT)

Цільові показники можуть бути короткострокові і довгострокові. На мал. нижче показаний приклад цільового показника «Викочування за межі ЗПС».

Performance targets can be short-term and long-term. The picture below displays an example of “runway excursion” target.



Мал. Графік-приклад встановлення SPT з використанням SMART цілей БП

Pic. Example chart of setting an SPT using SMART safety objectives

ТОВ «КССНА» даним прикладом показала розуміння та роботи з SPT.

“XENA” has shown this example to understand and work with SPT.

ПРИМІТКА:

Серйозних інцидентів з викочуванням ПС за межі ЗПС в період роботи ТОВ «КССНА»

NOTE:

No serious incidents of rolling the aircraft out of the runway during the operation of

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-10
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

було не зафіксовано.

У наведеному графіку:

Ціллю безпеки польотів є «зменшення викочувань за межі ЗПС на 50% до 2024 року»;

вибраним індикатором виконання БП (SPI) є «кількість викочувань за межі ЗПС на мільйон рухів протягом року»; і

цільові показники з безпеки польотів (SPT) для цієї цілі показані у вигляді короткострокових цілей для кожного року починаючи від 2020 та прирівняні до майже 12% щорічного зменшення до 2024 року:

SPT 1a є «до 78 викочувань за межі ЗПС на мільйон рухів в 2021»

SPT 1b є «до 64 викочувань за межі ЗПС на мільйон рухів в 2022»

SPT 1c є «до 55 викочувань за межі ЗПС на мільйон рухів в 2023»

Необхідно розуміти, що SPI та SPT є специфічними для області відповідальності кожного підрозділу і показують чи досягнуто цілі безпеки польотів.

3.1.2.3 ТРИГЕРИ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Для розуміння, що собою являє тригер і яку роль він відіграє в контексті управління безпекою польотів, необхідно зробити короткий огляд.

Тригер встановлює рівень попередження або критерій значення, який ініціює оцінку, прийняття рішення, коригувальні або виправні дії щодо певного SPI.

У ТОВ «КСЕНА» методом для встановлення критеріїв тригеру відхилення від лімітів

“XENA” LLC were recorded.

On this chart:

safety target is “to reduce the number of runway excursions by 50% to 2024”;

the selected safety performance indicator (SPI) is “number of runway excursions per million ground movements throughout the year”; and

safety performance targets for this objective are shown as short-term objectives for each year starting from 2020, and represent almost 12% annual reduction by 2024:

SPT 1a “up to 78 runway excursions per million ground movements in 2021”

SPT 1b “up to 64 runway excursions per million ground movements in 2022”

SPT 1c “up to 55 runway excursions per million ground movements in 2023

Please note that SPI and SPT are specific for the area of responsibility of each unit and demonstrate whether the safety objectives have been achieved.

3.1.2.3 SAFETY TRIGGERS

A brief overview is required to understand what is an trigger and what is its role in the context of safety management.

A trigger sets the alert level or value criterion that initiates assessment, decision-making, corrective or rectifying actions regarding a certain SPI.

“XENA” uses the standard deviation principle (STDEV) as a method to set trigger criteria for

цілей БП (SPT) є використання принципу стандартного відхилення (STDEV).

deviation from safety performance targets (SPT).

Значення для формування стандартного відхилення (SD) можуть бути отримані на основі попередніх «історичних» даних даного SPI.

Standard deviation (SD) values can be derived from previous “historic” data of the given SPI.

Значення SD плюс середнє (Average) значення попередніх «історичних» даних є основою для формування триггеру на наступний моніторинговий період.

SD value plus average (Average) value of previous “historic” data is the foundation for trigger formation for the next monitoring period.

Виглядає це таким чином:

This is how it looks like:

Тригер (alert) 1 = SD+Average

Trigger (alert) 1 = SD+Average

Тригер (alert) 2 = 2 SD+Average

Trigger (alert) 2 = 2 SD+Average

Тригер (alert) 3 = 3 SD+Average

Trigger (alert) 3 = 3 SD+Average

На малюнку нижче показаний графік з прикладом використання тригерів щодо індикатора TCAS RA.

The picture below shows a diagram with an example of using triggers for indicator TCAS RA.



Мал. Приклад графіку моніторингу SPI з рівнями

Pic. SPI monitoring diagram

	КУБП / <i>SMSM</i>		Page / Стор.	3.1-12
	Гарантування безпеки польотів / <i>Safety assurance</i>			

Тригери забезпечують раннє попередження керівників для прийняття вірних та поінформованих рішень з безпеки польотів, поліпшуючи ефективність виконання БП.

Triggers provide early warning for managers to make correct and informed safety decisions, thus improving the safety performance.

Дії зі сторони керівництва, коригуючі або невідкладні заходи необхідні, якщо за звітній період було перевищення:

Actions of the senior management, corrective or emergency measures must be taken if the following was exceeded over the reviewed period:

Три рази Тригера 1 (SD + Average);

3 times Trigger 1 (SD+Average);

Два рази Тригера 2 (2SD + Average);

2 times Trigger 2 (2SD+Average);

Один раз Тригера 3 (3SD + Average).

1 time Trigger 3 (3SD+Average).

Процедура заповнення таблиці та моніторингу SPI знаходиться в Додатку 5.2 SMP-02.

The procedure for filling out the SPI table and monitoring can be found in the Appendix 5.2 SMP-02.

Відповідальний представник з БП експлуатаційного підрозділу підтримує таблицю для кожного SPI та веде постійний моніторинг.

The responsible safety representative of the operational unit maintains a table for each SPI and conducts continuous monitoring.

Результати моніторингу SPI розглядаються на SAG.

The SPI monitoring results are reviewed at the SAG.

Керівник підрозділу є відповідальний за зберігання всієї доказової документації щодо дій, пов'язаних з перевищеннями рівнів тригерів

Manager of operational unit is responsible for keeping all documented evidence regarding any actions related to exceeded trigger levels.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.1-13
	Гарантування безпеки польотів / Safety assurance			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.2-1
	Гарантування безпеки польотів постачальників послуг / <i>Safety assurance of service providers</i>			

3.2 ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ ПОСТАЧАЛЬНИКІВ ПОСЛУГ

У випадку передання будь-яких повноважень на виконання послуг сторонній компанії, ТОВ «КСЕНА» заключає договір з цією організацією.

Ми усвідомлюємо, що вся відповідальність за забезпечення безпеки та моніторингу відповідності залишається за ТОВ «КСЕНА».

Договір та аудит є невід'ємною частиною відносин із організацією – постачальником послуг.

Для гарантування безпеки польотів постачальників послуг ТОВ «КСЕНА» має перевіряти на етапі заключення договірних відносин, а також під час аудитів, впровадження системи управління безпекою польотів, наявність учбових програм з безпеки польотів та записи щодо навчання персоналу сторонніх організацій.

ТОВ «КСЕНА» надає постачальникам послуг можливість подання повідомлень з БП до бази даних з БП ASL, використовуючи загальний логін і пароль для постачальників послуг.

В Додатку 5.2 SMP-04 знаходиться процедура щодо подання повідомлень з БП постачальниками послуг.

У разі, коли постачальник не має, або від нього не вимагається впровадження СУБП, може провести навчання, як описано в п 4.1.4.3

3.2 SAFETY ASSURANCE OF SERVICE PROVIDERS

In case of outsourcing any services from a third-party company “XENA” sign an agreement with this organisation.

We are aware that “XENA” remains responsible for safety and Monitoring and compliance assurance.

Agreement and audit are an integral part of relations with any third-party contractor.

To assure safety of service providers “XENA” must check, at the stage of contract execution and during audits of safety management system implementation, whether safety training programs are in place and whether the specific third-party contractor has records to prove that such training was delivered.

“XENA” provides service providers with the ability to submit safety reports to the ASL safety database using a shared login and password for service providers.

Appendix 5.2 SMP-04 contains the procedure for submitting safety reports by service providers.

If the third-party contractor does not or is not required to have SMS in place, can deliver training as described in SMM 4.1.4.3

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.2-2
	Гарантування безпеки польотів постачальників послуг / Safety assurance of service providers			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.3-1
	Управління змінами / Management of changes			

3.3 УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ

ТОВ «КСЕНА» постійно може зазнавати змін через розширення, скорочення, через зміни існуючих систем, зміни політики, обладнання, програм, продуктів та послуг, а також через впровадження нової техніки та нових процедур.

Зміни можуть бути як зовнішніми для ТОВ «КСЕНА», так і внутрішніми.

Там, де змінюється експлуатація, можуть виникати нові загрози і відповідні ризики безпеки польотів.

Тому кожен керівник в ТОВ «КСЕНА» повинен розуміти, що його завданням в умовах змін є систематичний і проактивний моніторинг виникаючих загроз і розробка, впровадження та оцінка стратегій управління ризиками.

Оцінки стану безпеки польотів можуть бути важливим джерелом інформації для прийняття рішень в умовах змін.

Зміна може ввести нові загрози, мати вплив на доцільність існуючих стратегій пом'якшення та / або зменшення ризиків безпеки польотів.

Зміни також впливають на доречність або ефективність існуючих бізнес- стратегій Авіакомпанії (процедури, навчання, документація тощо).

Зовнішні зміни можуть включати:

-  нові нормативні вимоги
-  зміни в робочому середовищі, наприклад, нові правила авіаційної безпеки, нові правила щодо перевезення небезпечних вантажів, зміни правил або системи контролю повітряного руху.

3.3 MANAGEMENT OF CHANGES

“XENA” is constantly changing due to the growth, reduction, changes in the existing systems, policy changes, equipment, programs, products and services, and implementation of new technologies and procedures.

For “XENA”, changes can be both internal and external.

Where operations are concerned, new hazards can emerge and bring up new safety risks.

Therefore, every manager at “XENA” must be aware that their task in the changing environment is systematic and proactive monitoring of the emerging hazards, and development, implementation and assessment of risk management strategies.

Safety assessments can be a vital source of information for decision- making in the changing environment.

A change can introduce new hazards, or affect the necessity in the existing safety risk mitigation and / or reduction strategies.

Changes also affect the applicability or efficiency of “XENA” existing business strategies (procedures, training, documentation etc.).

External changes can include:

-  new regulatory requirements;
-  changes in work environment such as new aviation safety rules, new rules of dangerous cargo transportation, change of rules or air traffic control.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.3-2
	Управління змінами / Management of changes			

Внутрішні зміни зазвичай включають:

-  придбання нового обладнання та техніки;
-  впровадження нової експлуатації, маршрутів (Додаток 5.2 SMP-04), процедур, навчальних можливостей або проектів;
-  введення нових або модифікація існуючих систем, програм, продуктів або послуг;
-  функції аутсорсингу;
-  зміна бізнес або код-шерінгових партнерів;
-  злиття, реорганізація або скорочення флоту.

Процес управління змінами підтверджується документально (плани впровадження, форми оцінки ризиків, переліки загроз та ідентифікаторів БП, протоколи засідань) і слугує проактивному визначенню загроз і управлінню ризиками безпеки польотів, які можуть супроводжувати значні зміни в оперативній, технічній чи організаційній діяльності ТОВ «КСНА».

Управління змінами забезпечує:

-  управління та систематичне виявлення небезпек;
-  контроль і оцінку;
-  відстеження інформації.

Коли ТОВ «КСНА» впроваджує новий процес у своїй діяльності, використовуються процедури з управління ризиками, описані в SMM Розділі 2.

Зміни мають бути керованими, остаточний ризик має бути схвалений керівництвом та

Internal changes normally include:

-  purchase of new equipment and vehicles;
-  implementation of new operations, routes (Appendix 5.2 SMP-04), procedures, training capabilities or projects;
-  introduction of new or modification of existing systems, programmes, products or services;
-  outsourcing functions;
-  change of business or code sharing partners
-  merger, reorganisation or fleet reduction.

The process for management of is documented (implementation plans, risk assessment forms, lists of threats and safety identifiers, meeting minutes) and is intended for proactive identification of hazards and management of safety risks that may be inherent to significant changes in operational, technical or organisational activities of “XENA”.

Management of changes provides:

-  Management and systematic identification of hazards;
-  control and assessment;
-  information tracking.

When “XENA” implements a new process in its activities, it follows the risk management procedures described in SMM Section 2.

Changes must be controlled, and the remaining risk must be approved by the

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.3-3
	Управління змінами / Management of changes			

задокументований (план, протоколи засідань, презентації тощо). У Додатку 5.1 SMS-04 подана форма плану, що має використовуватись в процесі управління змінами.

При впровадженні змін необхідно:

-  розробити план та описати мету впровадження змін, яка визначається з урахуванням оцінки остаточного впливу з боку безпеки польотів на діяльність Авіакомпанії;
-  забезпечити участь в оцінці ризиків, що несуть в собі зміни та участі в процесі впровадження персоналу з усіх зацікавлених підрозділів (льотний екіпаж, наземний та інженерно-технічний персонал, постачальники тощо). Це дасть змогу ефективно впровадити і керувати змінами через інформування залученими працівниками про будь-які проблеми. Всі нові питання є важливими;
-  описати нову систему з урахуванням поточної експлуатації та очікуваним ефектом від змін;
-  проводити аналіз ризиків на всіх етапах проекту;
-  інтегрувати необхідні зміни, що були виявлені під час впровадження, в існуючі документи та процедури;
-  звітувати про досягнення мети впровадження змін та ефективність з боку безпеки польотів.

management and documented (implementation plan, meeting minutes, presentations etc.). The plan for MoC process is in Appendix 5.1 SMS-04.

Changes require:

-  making a plan and describing the objective of the change implementation that is identified with regard to assessment of remaining safety impact on operations;
-  involving all relevant stakeholders (flight crew, ground personnel, engineering personnel, suppliers etc.) into assessment of inherent risks and into the implementation process. This will help efficiently implement and manage change by getting a notification about any problems from the employees involved. All new issues are important;
-  describing the new system taking into account the existing operation and expected change outcome;
-  conducting risk analysis at all project stages;
-  integrating the necessary changes identified in course of implementation into the existing documents and procedures;
-  reporting the achievement of the change implementation objective and safety performance objective.

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.3-4
	Управління змінами / Management of changes			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.4-1
	Постійне покращення СУБП / Contented improvement of SMS			

3.4 ПОСТІЙНЕ ПОКРАЩЕННЯ СУБП

Як будь-яка комерційна організація, ТОВ «КСЕНА» використовує концепцію безперервного вдосконалення, щоб залишатися життєздатною у сучасному конкурентному світі.

Система управління безпекою польотів ніколи не буває статичною і ніколи не може бути завершеною. Вона повинна постійно розвиватись на основі отриманих уроків, захисті від загроз та виявлення можливостей для поліпшення.

Постійне покращення СУБП є процесом, який розглядається на рівні культури ТОВ «КСЕНА» через активне управління ризиками шляхом оцінки діяльності та вдосконалення системи.

Завдяки внутрішнім та зовнішнім аудиторам, а також внутрішнім оцінкам, що застосовуються в процесі постійного покращення, може бути проведено:

- ✍ Попередню оцінку об'єктів, обладнання і процедур;
- ✍ Попередню оцінку діяльності певної особи на своєму робочому місці для перевірки компетентності даної особи щодо виконання функцій, пов'язаних з безпекою польотів;
- ✍ Реактивну оцінку для перевірки ефективності системи контролю і пом'якшення ризиків безпеки польотів.
- ✍ Процес постійного покращення СУБП контролюється SRB і є предметом розгляду на її засіданнях.

У процесі постійного покращення слід:

3.4 CONTINUED IMPROVEMENT OF SMS

Like any commercial organisation, “XENA” is applying the concept of ongoing improvement to survive in the modern competitive world.

Safety management system is never static and can never be completed. It must be constantly developing on the basis of lessons learnt, threat protection and any opportunities for improvement identified.

Continued improvement of SMS is a process considered at “XENA” culture level through active risk management by operational assessment and system improvement.

Internal and external audits, in addition to internal assessments used in the process of ongoing improvement, can lead to:

- ✍ Preliminary assessment of facilities, equipment and procedures;
- ✍ Preliminary assessment of performance of a certain individual to verify their individual with regard to aviation safety functions;
- ✍ Reactive assessment to verify the control system efficiency and safety risk mitigation.
- ✍ The ongoing SMS improvement process is controlled by the SRB and is reviewed at its meetings.

The ongoing improvement process is intended to:

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.4-2
	Постійне покращення СУБП / Contented improvement of SMS			

✍ Виявити причини невиконання стандартів роботи СУБП та їх наслідки;

✍ Визначити наслідки нестандартної роботи СУБП в діяльності ТОВ «КСЕНА»;

✍ Виправити або пом'якшити такі причини (ситуації), пов'язані з виконанням стандартів та виявлені в рамках заходів з гарантування безпеки польотів.

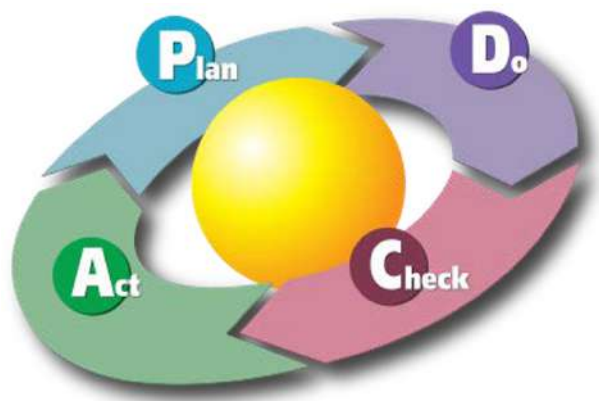
Постійне вдосконалення може досягатись завдяки застосуванню знайомих технологій, таких, як принцип Р-Д-С-А (Плануй – Виконуй – Перевірай – Дій).

✍ Identify the reasons and outcomes of non-compliance with SMS performance standards;

✍ Identify the outcomes of non-standard SMS performance in “XENA” operations;

✍ Rectify or mitigate such reasons / situations related to compliance and identified during safety assurance measures.

Ongoing improvement can be achieved through the use of familiar technologies such as P-D-C-A principle (Plan - Do - Check - Act).



Мал. Цикл Шухарта — Демінга

Pic. Shewhart - Deming cycle

Нижче приведено приблизний опис складових процесу постійного покращення за принципом Р-Д-С-А

■ Планування:

✍ Визначення відповідальності;

✍ Визначення вимог;

✍ Оцінка існуючих процесів;

✍ Збір базових даних;

Below is a rough description of the ongoing improvement process according to P-D-C-A process.

■ Plan:

✍ Identification of responsibility;

✍ Identification of requirements;

✍ Assessment of existing processes

✍ Basic data collection;

	КУБП / SSM		Page / Стор.	3.4-3
	Постійне покращення СУБП / Contented improvement of SMS			

✍ Встановлення цілей і визначення показників ефективності;

✍ Формулювання плану дій;

✍ Навчання;

✍ Реалізація плану дій.

■ Виконання:

✍ Внесення коригувань, якщо необхідно;

✍ Збір та організування даних;

✍ Навчання.

■ Перевірка:

✍ Порівняння нових та базових даних;

✍ Порівняння фактичного виконання до цілей;

✍ Внесення коригувань, якщо необхідно;

✍ Якщо важливі прогалини залишаються, перегляд кореневих причин, складання переглянутого плану дій та повернення до Впровадження.

■ Дії:

✍ Стандартизування ефективних змін;

✍ Використання даних та поліпшення результатів для сприяння змінам;

✍ Встановлення індикаторів і періодичне вимірювання;

✍ Пошук інших місць в організації, які можуть допомогти випробувати досвід;

✍ Establishing objectives and identification of performance indicators;

✍ Action plan formulation;

✍ Training;

✍ Action plan implementation.

■ Do:

✍ Adjustments as necessary;

✍ Data collection and compilation;

✍ Training.

■ Check:

✍ Comparison of new and basic data;

✍ Comparison of actual implementation and objectives;

✍ Adjustments as necessary;

✍ If important gaps are still here, review of root causes, revision of action plan and going back to Do.

■ Act:

✍ Standardization of effective changes;

✍ Data use and performance improvement to promote changes;

✍ Setting indicators and periodical measurement;

✍ Looking for other places within the organisation that can help test the experience;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.4-4
	Постійне покращення СУБП / Contented improvement of SMS			

✍ Оприлюднення успіху;

✍ Disclosure of success;

✍ Відзначення;

✍ Celebration;

✍ Оцінювання для виявлення інших пробілів.

✍ Assessment to identify further gaps.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	3.4-5
	Постійне покращення СУБП / Contented improvement of SMS			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.1-1
	Пропаганда та просування безпеки польотів / <i>Promotion of security</i>			

4. ПРОПАГАНДА ТА ПРОСУВАННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Просування безпеки польотів є комплексом заходів, які націлені на розвиток і покращення СУБП.

Просування безпеки – це інформаційний інструмент, що дає змогу більш глибоко зрозуміти корисність СУБП для забезпечення безпечної експлуатації ТОВ «КСЄНА», надає можливості для просування культури безпеки та сприяє залученню всього персоналу до активного повідомлення про фактори загрози БП.

4.1 ПРОПАГАНДА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

4.1.1 ПІДГОТОВКА ТА КВАЛІФІКАЦІЯ

 AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) Система управління навчання та зв'язок з питань безпеки

4.1.2 НОРМАТИВНІ ПОЛОЖЕННЯ

 Відповідно до ORA.GEN.200 (a) (4) в ТОВ «КСЄНА» забезпечується:

(a) Навчання

(1) Всі співробітники відповідно до рівня їх відповідальності проходять підготовку для забезпечення безпеки

(2) Зберігання відповідних записів всього обсягу підготовки для забезпечення безпеки

(b) Зв'язок

(1) ТОВ «КСЄНА» встановлює зв'язок з питань безпеки, який:

 гарантує, що відповідно до рівня відповідальності весь персонал обізнаний з управлінням безпекою польотів;

4. PROMOTION OF SECURITY

Safety promotion is a set of measures aimed at developing and improving SMS.

Safety promotion is an information tool that provides a deeper understanding of the usefulness of SMS to ensure the safe operation of “XENA”, provides opportunities to promote a safety culture and helps to involve all staff in actively the safety hazard reporting.

4.1 FLIGHT SAFETY PROMOTION

4.1.1 TRAINING AND QUALIFICATION

 AMC1 ORA.GEN.200 (a) (4) Control system Safety training and communication

4.1.2 REGULATORY PROVISIONS

 According to ORA.GEN.200 (a) (4) the LLC “XENA” provides:

(a) Training

(1) All employees shall be trained to ensure safety in accordance with their level of responsibility

(2) Keeping relevant records of all security training

(b) Communication

(1) The LLC “XENA” establishes a security link that:

 ensures that, in accordance with the level of responsibility, all personnel are familiar with safety management;

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.1-2
	Пропаганда та просування безпеки польотів / <i>Promotion of security</i>			

 передає важливу інформацію про безпеку, особливо щодо оцінених ризиків та аналізу небезпек;

 пояснює, чому здійснюються конкретні заходи ; і

 пояснює, чому процедури безпеки вводяться або змінюються.

(2) Для зв'язку з питань безпеки використовуються регулярні зустрічі з персоналом, на яких обговорюється інформація, дії і процедури можуть бути використані для зв'язку з питань безпеки.

 GM1 ORA.GEN.200(a)(4) Система управління навчання та зв'язок з питань безпеки польотів

Програма навчання з безпеки може складатися з самонавчання через засоби масової інформації (інформаційні бюлетені, журнали з безпеки польотів), навчання в класі, он-лайн навчання, що надається постачальниками навчальних послуг, або проводиться традиційним методом – аудиторно в ТОВ «КСЕНА».

4.1.3 НАВЧАННЯ З СУБП

Керівник з БП складає Графік підготовки з питань БП та відповідає за його виконання в строки.

Коригує Графік підготовки керівник з БП у випадку:

 зміни в штатному розкладі або кадровому складі;

 оновлення даних про проведені підготовки.

В ТОВ «КСЕНА» підготовка з питань БП за періодичністю поділяється на:

 transmits important safety information, especially on assessed risks and hazard analysis;

 explains why specific measures are taken; and

 explains why security procedures are introduced or changed.

(2) Regular meetings with staff shall be used for security communication to discuss information, actions and procedures that may be used for security communication.

 AMC1 ORA.GEN.200 (a) (4) Control system Safety training and communication

The safety training program may consist of self-study through the media (newsletters, flight safety magazines), classroom training, online training provided by training providers, or conducted by the traditional method - classroom in the LLC “XENA”.

4.1.3 SMS TRAINING

The Safety Manager should draw up an Safety Training Schedule and be responsible for its implementation on time.

Safety Manager adjusts the Safety Training Schedule in case of:

 changes in staff schedule or staffing;

 updating of the training data.

At “XENA”, Safety Training on is periodically divided into:

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.1-3
	Пропаганда та просування безпеки польотів / <i>Promotion of security</i>			

✍ Первинна;

✍ Періодична;

✍ Позапланова.

та за базою викладання:

🌟 **Зовнішня** – на базі авіаційних навчальних закладів, як міжнародних так і державних, які прийнятні для Державної авіаційної служби України;

🌟 **Внутрішня** – на базі ТОВ «КСЄНА»

Всі види підготовки керівником з БП вносяться в Графік підготовки для забезпечення відповідного рівня підготовки персоналу з питань БП. Винятком є тільки позапланова підготовка, відмітка про проведення якої може бути виконана за фактом.

4.1.4 ВНУТРІШНЄ НАВЧАННЯ З СУБП

Внутрішня підготовка з СУБП проводиться шляхом проведення традиційних тренінгів за Програмою навчання, розробленою старшим керівництвом та затвердженою відповідальним керівником ТОВ «КСЄНА». За проведення внутрішньої підготовки відповідає керівник з БП.

Для проведення підготовки керівник з БП пропонує, а відповідальний керівник розпорядженням затверджує склад інструкторів із числа старшого керівництва. До проведення тренінгів можуть бути залучені за договором сторонні фахівці, кваліфікація яких підтверджена відповідним сертифікатом із зазначенням терміну його дії. При цьому внутрішні інструктори відповідають за те, щоб всі матеріали, посібники, презентації та тести, які використовувалися при навчанні, були дійсними та актуальними під час навчання.

✍ Initial;

✍ Recurrent;

✍ Unscheduled;

on the training basis:

🌟 **External** – on the basis of aviation training centers, both international and national, which are acceptable for the UA SAA

🌟 **Internal** – based on “XENA”.

All types of training provided by the Safety Manager should be recorded in the Safety Training Schedule to ensure appropriate training of the safety staff. The only exception is unscheduled training, the mark of which can be made upon the fact.

4.1.4 INTERNAL SMS TRAINING

Internal Safety Training is conducted through traditional training courses, developed by senior management and approved by the accountable manager of “XENA”. Internal training is the responsibility of the Safety Manager.

For training, the Safety Manager proposes, and the accountable manager approves the composition of senior management instructors. Third-party specialists, whose qualification is confirmed by the relevant certificate with indication of its validity, may be involved in the training. Internal instructors are responsible for ensuring that all training materials, tutorials, presentations, and tests used are valid and up-to-date.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.1-4
	Пропаганда та просування безпеки польотів / <i>Promotion of security</i>			

Проведення підготовки персоналу підтверджується оформленою Карткою навчання з БП. Картку навчання з БП оформлює керівник з БП за результатами успішного складання неформального тесту (заліку). Теми підготовки повинні бути розкриті на достатню глибину, щоб забезпечити належні знання персоналу для виконання своїх обов'язків з найвищим рівнем безпеки.

Training of personnel is confirmed by the issued Safety Training Card. The Safety Training Card is drawn up by the Safety Manager following the successful completion of the informal test. Training topics should be sufficiently deep to provide staff with adequate knowledge to perform their duties with the highest level of safety.

Підтвердженням проведення позапланової підготовки може бути визнано підпис слухача на Листі ознайомлення з останньою редакцією документу, у зв'язку зі зміною якого проводилось таке навчання.

Confirmation of unscheduled training may be acknowledged by the listener's signature on the Familiarization Sheet with the valid version of the document in connection with the change in which such training was conducted.

Первинна внутрішня підготовка проводиться для всіх груп персоналу при прийманні на роботу до початку виконання своїх службових обов'язків за Програмою підготовки.

Initial Internal Training should be provided to all personnel groups upon recruitment prior to the commencement of their duties under the Safety Training Program.

Первинна підготовка для старшого керівництва поміж внутрішньої повинна включати зовнішню підготовку за напрямом БП, що підтверджується відповідним сертифікатом. Якщо такий сертифікат було отримано до працевлаштування в ТОВ «КСЕНА» та з моменту його отримання не пройшло трьох років, такий сертифікат визнається чинним. В іншому випадку сертифікат необхідно оновити, пройшовши навчання.

Initial training for senior management should include both internal and external Safety Training, as evidenced by the relevant certificate. If such a certificate was obtained prior to employment at "XENA" and three years have not elapsed since its receipt, such certificate shall be recognized as valid. Otherwise, the certificate must be updated after completing the newly Training.

Періодична підготовка для керівників підрозділів та експлуатаційного персоналу проводиться кожні 12 календарних місяців за Програмою навчання.

Recurrent Training for Heads of departments and Operational Personnel is conducted every 12 calendar months under the Training Program.

Періодична підготовка старшого керівництва є зовнішнім та відбувається щонайменше 1 раз на три роки

Recurrent senior management training is just external and takes place at least once every three years

Позапланова підготовка проводиться для керівників підрозділів та експлуатаційного персоналу з метою ознайомлення зі змінами в

Unscheduled training is provided to Heads of departments and Operational Personnel to

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	4.1-5
	<i>Пропаганда та просування безпеки польотів / Promotion of security</i>		

керівних документах ТОВ «КСНА», змінами в СУБП та інших питання БП.

review changes to “XENA” guidelines, SMS changes and other safety issues.

Позапланова підготовка може бути ініційоване будь-ким Ради з безпеки в будь-який період часу. Ініціатор визначає обсяг, строки та аудиторію, для якої виникла потреба проведення такої підготовки.

Unscheduled training can be initiated by any of Safety Review Board at any time. The initiator determines the scope, timing and audience for which such training is required.

4.1.4.1 НАВЧАННЯ КЕРІВНОГО ПЕРСОНАЛУ З СУБП

4.1.4.1 SMS TRAINING FOR MANAGEMENT PERSONNEL

Навчання керівного складу ТОВ «КСНА» з СУБП має високий пріоритет через необхідність розуміння керівниками своєї ролі та відповідальності за ефективну СУБП, знання основних компонентів та просування СУБП в рамках всієї організації.

SMS training for “XENA” management personnel is a priority, because managers must understand their roles and responsibility for an efficient SMS, know the core component and promote SMS within the organisation.

Приблизний перелік навчальних тем:

Indicative list of training subjects:

Course Name / Найменування курсу	Training Objectives / Мета навчання	SMS Training for management personal / Навчання керівного персоналу з СУБП
<i>Safety Policy</i>	<i>Understand the main elements of the Safety Policy.</i>	✓
<i>Organisation, roles and responsibilities.</i>	<i>Understand the organisation, roles and responsibilities concerning the SMS. Everyone to know his or her own role in the SMS.</i>	✓
<i>Job description: safety aspects</i>	<i>Compliance with safety requirements in the performance of official duties</i>	✓
<i>Safety Objectives</i>	<i>Understand the Company’s safety objectives.</i>	✓
<i>Occurrence and hazards reporting</i>	<i>Know the means and procedures for reporting occurrences and hazards.</i>	✓

4.1.4.2 НАВЧАННЯ ПЕРСОНАЛУ ВІДДІЛУ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ТА СУБП

Персонал відділу оцінки ризиків та СУБП має проходити визначені навчання для ефективного виконання своїх обов'язків, скерованих на розвиток та покращення системи управління безпекою польотів у ТОВ «КСЕНА».

4.1.4.2 TRAINING OF RISK ASSESSMENT AND SMS DEPARTMENT PERSONNEL

The staff of the Risk Assessment and SMS Department must be trained to effectively perform their duties aimed at developing and improving “XENA” safety management system.

Course Name / Найменування курсу	Initial Training / Початкове навчання	Recurrent Training / Повторне навчання	Frequency of Training (months)/ Періодичність навчання (місяці)	Head of Dept. / Начальник відділу	Leading expert / Провідний фахівець
Safety Management System (external)	✓	✓	—	✓	✓
Advanced Safety Management System (external)	✓	✓	24	✓	✓
Aviation Instructor (external or internal)	✓	✓	48	✓	✓
Internal Auditor (external or internal)	✓	✓	36	✓	✓
Human Factor (internal)	✓	✓	48	✓	✓
Emergency Response (internal)	✓	✓	36	✓	✓
Aviation Safety Webinars/Conferences*	✓	—	—	✓	✓
Fatigue Risk Management ² (internal or external)	✓	—	—	✓	✓
Risk Assessment Methods ² (external)	✓	—	—	✓	✓
Aviation Accident / Incident Investigation (external)*	✓	—	—	✓	✓
Safety Culture (external) *	✓	—	—	✓	✓
* - необов'язкове навчання			* - optional training		

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.1-7
	Пропаганда та просування безпеки польотів / <i>Promotion of security</i>			

4.1.4.3 НАВЧАННЯ З СУБП ПОСТАЧАЛЬНИКІВ ПОСЛУГ

Постачальники послуг, що виконують для ТОВ «КСЕНА» роботи за договорами, повинні пройти початкове і періодичне навчання з СУБП.

Воно є елементом просування безпеки польотів і забезпечує розуміння персоналом відповідальності в рамках СУБП і виконуваних ними функцій.

4.1.4.4 ДОКУМЕНТИ НАВЧАННЯ З СУБП

Підготовка з СУБП супроводжується наступними документами

- ✍ Графіком підготовки;
- ✍ Програмами підготовки;
- ✍ Картками підготовки з БП, що підтверджують проходження підготовки персоналу

Керівник з СУБП відповідає за загальну точність та повноту ведення, зберігання та безпеку всіх документів з підготовки за СУБП

Графік підготовки з питань БП ведеться в електронному вигляді, зберігається на сервері Авіакомпанії «Константа» та перезаписується в автоматичному режимі один раз на добу.

Програми підготовки, затверджені відповідальним керівником зберігаються в окремій теці у відділі Безпеки польотів у приміщенні за юридичною адресою ТОВ «КСЕНА».

Керівник з СУБП збирає та зберігає Картки підготовки з БП для кожного з персоналу, хто отримує тренінг з СУБП. Ці Картки зберігаються у сховищі навчальних документів у приміщенні за юридичною адресою ТОВ «КСЕНА». Документи з

4.1.4.3 SMS TRAINING FOR SERVICE PROVIDERS

Service providers performing contract work for “XENA” should have initial and recurrent SMS training.

It is an element of safety promotion and provides personnel with an understanding of the responsibilities within the SMS and the functions they perform.

4.1.4.4 SMS TRAINING RECOORDERS

The Safety Training process produces outputs of:

- ✍ Safety Training Schedule;
- ✍ Safety Training Program;
- ✍ Safety Training Cards.

The Safety Manager is charged with the overall accuracy, completeness, maintenance and security of all Safety Training files.

The Safety Training Schedule issues is maintained electronically, stored on the server of the “XENA” server and automatically backup once a day.

The Safety Training Programs approved by the accountable manager are stored in a separate folder in the Safety Department at the premises of the “XENA” legal address.

The Safety Manager assembles and maintains a training folder for each individual who receives SMS training. These training folders are kept in the training records files at the company’s principal base of operations. Training files contain a record of the satisfactory completion

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.1-8
	Пропаганда та просування безпеки польотів / <i>Promotion of security</i>			

підготовки містять дані про задовільне завершення як початкового, так і періодичного тренінгу з СУБП для кожного співробітника.

of both initial and recurrent training for each individual.

Документи про підготовку та навчання співробітників зберігається до тих пір, поки особа працює в ТОВ «КСЕНА» та додатково не менше 90 днів після припинення його діяльності.

Each individual's training record retained for as long as the individual is employed by "XENA" and no less than 90 days thereafter.

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	4.1-9
	<i>Пропаганда та просування безпеки польотів / Promotion of security</i>		

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.2-1
	Засоби комунікації з безпеки польотів / <i>Safety communication</i>			

4.2 ЗАСОБИ КОМУНІКАЦІЇ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

У ТОВ «КСЕНА» впроваджені засоби комунікації, які гарантують поточну обізнаність персоналу з питань безпеки польотів, сприяють конструктивному діалогу та несуть в собі елемент підготовки з ціллю підтримання позитивної культури безпеки польотів та обізнаності щодо ризиків.

Такими засобами є:

- ✍ Політика безпеки польотів ТОВ «КСЕНА»;
- ✍ Звіти міжнародних організацій (ICAO, IATA, EASA) та Державної авіаційної служби України щодо безпеки польотів;
- ✍ Статистичні звіти з перевірок SAFA;
- ✍ Керівництво з управління безпекою польотів;
- ✍ Програма з попередження авіаційних подій та забезпечення безпеки польотів;
- ✍ Внутрішні звіти, аналізи та бюлетені безпеки польотів, включно аналізи програми FDM;
- ✍ Бюлетені системи якості;
- ✍ Попередження з моніторингу відповідності та безпеки;
- ✍ Засідання з безпеки польотів на різних керівних рівнях;
- ✍ Зустрічі на навчання персоналу ТОВ «КСЕНА» з безпеки польотів та СУБП;
- ✍ Програмне забезпечення з БП ASL
- ✍ Протоколи засідань SRB та MEM.

4.2 SAFETY COMMUNICATION

“XENA” have implemented communication means that ensure current safety awareness of the personnel, contribute to constructive dialogue and contain a training element with the purpose of maintaining a positive safety culture and risk awareness.

Such means include:

- ✍ “XENA” Safety Policy;
- ✍ Safety reports of international organisations (ICAO, IATA, EASA) and UA SAA;
- ✍ SAFA inspection statistics reports;
- ✍ Safety Management Manual;
- ✍ Accident Prevention and Flight Safety Assurance Program;
- ✍ Internal safety reports, analyses and bulletins, including FDM program analysis;
- ✍ Quality system bulletins;
- ✍ Monitoring and compliance and safety alerts;
- ✍ Safety meetings at various management levels;
- ✍ Safety and SMS training for “XENA” personnel;
- ✍ Safety software ASL;
- ✍ MEM and SMS minutes.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.2-2
	Засоби комунікації з безпеки польотів / <i>Safety communication</i>			

Поточна інформація, що стосується загального впровадження і роботи СУБП знаходиться на сайті ТОВ «КСНА» https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id. в папці SMS, доступ до якої має весь персонал.

Відповідальний за внесення та видалення інформації з папки SMS є начальник відділу оцінки ризиків та СУБП.

У разі з'явлення у вищезазначеній папці важливої інформації, що стосується БП і яка потребує негайного ознайомлення та реагування, начальник відділу оцінки ризиків та СУБП робить сповіщення на групову адресу https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id.

Протоколи, презентації та інші матеріали щодо БП розповсюджуються серед персоналу підрозділів представниками з БП або відповідальними за діловодство. Документальні матеріали можуть бути надіслані електронною поштою, або через сайт https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id. (для екіпажів та льотних диспетчерів).

Зворотний зв'язок персоналу з питань БП здійснюється представниками з БП.

Ефективність засобів комунікації перевіряється під час внутрішніх аудитів моніторингу та відповідності.

Up-to-date information about general implementation and operation of SMS is available at https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id. in SMS folder, and is accessible to all “XENA” personnel.

Head of Risk Assessment and SMS Department is responsible for adding and removing any information from SMS folder.

If any important information related to safety is added into this folder, which requires immediate response, Head of Risk Assessment and SMS Department sends a notification to the collective email address https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id.

Protocols, presentations and other safety materials are disseminated among unit personnel by safety representatives or responsible of document flow. Documentation can be sent by electronic mail or through the https://xenaair-my.sharepoint.com/personal/vkurson_xena_aero/_layouts/15/onedrive.aspx?id. (for crews and flight dispatchers).

Feedback to staff on safety issues is carried out by safety representatives.

Efficiency of communication means is checked during internal monitoring and compliance audits.

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	4.2-3
	Засоби комунікації з безпеки польотів / Safety communication			

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.1-1
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

5. ДОДАТКИ. ФОРМИ І ПРОЦЕДУРИ СУБП

5. APPEDIXES. SMS FORMS AND PROCEDURES

1 ДОДАТКИ

1 ANNEXES Doc 9137-AN1898 Part 9

AIRPORT SERWCES MANUAL



PART 9

AIRPORT MAINTENANCE PRACTICES

FIRST EDITION – 1984

Approved by the Secretary General and published under his authority
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.1-2
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

2 ДОДАТКИ

2 ANNEXES



ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ

**Документ 3393-VI, чинний, поточна редакція — Редакція від 01.01.2024,
підстава - 1909-IX**

5.1 ПЕРЕЛІК СТАНДАРТНИХ ФОРМ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ

5.1 LIST OF REFERENCED STANDARD FORMS

Form Number / Номер форми	Revision Number / Номер ревізії	Revision Date / Дата ревізії	Form Title / Назва форми
SMS-01	00	May, 2022	Minutes of Risk Assessment and Management Proposal Протокол з оцінки ризику та пропозицій щодо управління
SMS-02	00	May, 2022	Hazard Log Перелік Загроз
SMS-03	00	May, 2022	SPI Log Перелік індикаторів БП (SPI)
SMS-04	00	May, 2022	Implementation Action Plan План впровадження
SMS-05	00	May, 2022	Safety Performance Evaluation Оцінка ефективності БП
SMS-06	00	May, 2022	Indicative list of events in the field of civil aviation that are subject to notification Примірний перелік подій в галузі цивільної авіації, які підлягають сповіщенню
SMS-07	00	May, 2022	Volcanic activity occurrence report form – MRV FS.VA! Форма повідомлення про вулканічну активність

5.1.1 ФОРМА SMS-01 ПРОТОКОЛ З ОЦІНКИ РИЗИКУ ТА ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО УПРАВЛІННЯ

5.1.1 FORM SMS-01 MINUTE OF RISK ASSESSMENT AND MANAGEMENT PROPOSAL

Перша сторінка

First page



Товариство з обмеженою відповідальністю «КССНА»
Limited Liability Company "XENA"

Minutes of Risk Assessment and Management Proposals

Place of Evaluation: _____ Data of Evaluation: _____
Місце оцінки: _____ Дані оцінки: _____
Risk ID _____ In HL _____
Ідентифікатор ризику _____

Reason for Analysis: Причина аналізу:	Type of Event: Тип події:
☐ - Safety Alert / Попередження про безпеку ☐ - Operations Feedback / Відгуки про операції ☐ - Planned Operations Change / Зміна запланованих операцій ☐ - Reassessment (see Risk ID) / Повторна оцінка (див. ідентифікатор ризику)	☐ - Seasonal / Сезонний ☐ - New Route (Aerodrome) / Новий маршрут (аеродром) ☐ - New (Revised) Procedures / Нові (переглянуті) процедури ☐ - Other (Specify): / Інше (вказати):
Chairman of the Meeting (Position and Name): Голова зборів (посада та ім'я): Participants (Discipline and Name): Учасники (дисципліна та ім'я): _____ _____	
I HAZARD IDENTIFICATION & RISK ASSESMENT / І ІДЕНТИФІКАЦІЯ НЕБЕЗПЕКИ ТА ОЦІНКА РИЗИКІВ	
Identified Hazard: / Виявлена небезпека: _____ Undesirable Event: / Небажана подія: _____	
Consequence / Наслідок Severity: / Важкість: _____ Probability: / Ймовірність: _____	
Identified Risk: / Виявлений ризик: _____ ; _____ (See Risk Matrix / див. Матриця ризиків.)	
Sources of Information / Exiting Barriers: Джерела інформації / Вихід із бар'єрів: _____ _____ _____	
II REQUIRED RISK MANAGEMENT STRATEGY/ II НЕОБХІДНА СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ	
☐ - Monitor / Монітор ☐ - Avoid / Уникати ☐ - Mitigate to / Пом'якшити до	

Друга сторінка

Second page

Minutes of Risk Assessment and Management Proposals

Імовірність ризику / Risk probability	Тяжкість ризику /Risk severity				
	A Catastrophic Катастрофічна	B Hazardous Небезпечна	C Major Значна	D Minor Незначна	E Negligible Несуттєва
5 Frequent Часта	5A	5B	5C	5D	5E
4 Occasional Періодична	4A	4B	4C	4D	4E
3 Remote Рідка	3A	3B	3C	3D	3E
2 Improbable Малоймовірна	2A	2B	2C	2D	2E
1 Extremely improbable / Майже неможлива	1A	1B	1C	1D	1E

III RECOMMENDED TYPES OF RISK MANAGEMENT ACTIONS / III РЕКОМЕНДОВАНІ ВИДИ ДІЙ З УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ	
<i>Risk Mitigation Actions / Controls, Responsible Persons and Dates: / Дії зі зменшення ризику/контроль, відповідальні особи та дати:</i>	
1)	
2)	
3)	
4)	
<i>Final Decision (if Applicable): / Остаточне рішення (якщо застосовно):</i>	

Chairman of the Meeting (Name and Signature): _____
Голова зборів (ІПБ та підпис):

5.1.2 ФОРМА SMS-02 ПЕРЕЛІК ЗАГРОЗ

5.1.2 FORM SMS-02 HAZARD LOG

LIMITED LIABILITY COMPANY "XENA» HAZARD LOG

Hazard ID	Control ID	Date of Assessment	Risk Owner	Occurrence or hazard	Undesirable Event	Worst Credible Outcome	P	S	Initial Risk	Actions or Barriers	Residual Risk	Risk Actionce	Implementation Date	Action Risk State	Last Update	Comment
детифікація	Контроль Ідентиф.	Дата оцінки	Власник ризику	Подія або небезпека	Небажана подія	Найгірший достовірний результат	В	Т	Початковий ризик	Дії або бар'єри	Залишковий ризик	Відповідальний за контроль ризику	Дата впровадження	Фактичний стан ризику	Останнє оновлення	Коментарі
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				
									1.	1.		1.				
									2.			2.				
									3.			3.				

5.1.3 ФОРМА SMS-03 ПЕРЕЛІК ІНДИКАТОРІВ БП (SPI)

5.1.3 FORM SMS-03 SPI LOG

FORM SMS-03



LIABILITY COMPANY "XENA" SAFETY PERFORMANCE INDICATORS

Year _____					
№	ID	Category	Name	Description	Actual in
	Ідентиф.	Категорія	Ім'я	Опис	Фактично в
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Note: SPT = number of cases / 1000 flights

5.1.4 ФОРМА SMS- 04 ПЛАН ВПРОВАДЖЕННЯ

5.1.4 FORM SMS-04 IMPLEMENTATION ACTION PLAN

XENA
Товариство з обмеженою відповідальністю «КСЕНА»
Limited Liability Company "XENA"

ЗАГ АЛЬНИЙ ПЛАН ВПРОВАДЖЕННЯ
(НАЗВА)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Директор ТОВ "КСЕНА"

підпис (Власне ім'я, ПРІЗВИЩЕ)

" " 2022 р.

№ етапу	Назва етапу	Задачі	Відповідальні особи	Строки виконання	Відмітка про виконання
1.1					
1.2					
2.1					
2.2					
3.1					
3.2					
3.3					
3.4					
4.1					
4.2					
4.3					
4.4					
4.5					
4.6					

Менеджер проекту

(Посада, ПІБ, підпис)

Form SMS-04

5.1.5 ФОРМА SMS- 05 ТАБЛИЦЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ БП

5.1.5 FORM SMS-05 SEFETY PERFORMANCE EVOLUTION NABLE



Товариство з обмеженою відповідальністю «КСЕНА»
Limited Liability Company "XENA"

ТАБЛИЦЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ БП SEFETY PERFORMANCE EVOLUTION NFBLE

за _____ рік

Основні індикатори БП (SPI) Major Safety Indications		Пороговий рівень Alert Level	Цільовий рівень Target Level
№	Назва (Name)	Не перевищений ()	Досягнутий ()
1	All company accidents		
2	All serious accidents		
3	All accidents		
Сума балів (Scored)			
Max			
%			

Підсумкова ефективність Overall Performance	
Сумарний % Total %	_____ %
Пороговий рівень не перевищений No Alert Breach	_____ %
Цільовий рівень досягнений Target Achieved	_____ %

Примітка : / Note :

- 1) До списку другорядних SPI входять SPI експлуатаційних підрозділів / The list of secondary SPIs of operational units
- 2) При перевищенні порогового рівня або досягненні цільового рівня цифрове значення для кожного окремого береться з «шапки» таблиці / If the Alert Level is not exceeded or the target level is reached, the digital value for each individual SPI is taken from "header" of the table.
- 3) При перевищенні порогового рівня або не досягненні цільового рівня цифрове значення — 0 / If the Alert Level is exceeded or the target level is not reached, the digital value is 0.
- 4) Таблиця оцінки ефективності заповнюється в форматі Excel / The performance evaluation table is filled in Excel format.

Form SMS-05

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-10
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

5.1.6 ФОРМА SMS- 07 ПРИМІРНИЙ ПЕРЕЛІК ПОДІЙ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ СПОВІЩАННЮ

5.1.6 FORM SMS-07 INDICATIVE LIST OF EVENTS IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION THAT ARE SUBJECT TO NOTIFICATION

I. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН / OCCURRENCES RELATED TO THE OPERATION OF THE AIRCRAFT

1. ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ / AIR OPERATIONS

1.1 Підготовка до вильоту / Flight preparation

(1) Використання невірної інформації або введення помилкових даних в обладнання, що використовується для навігації або для розрахунків льотних характеристик, що загрожувало або могло загрожувати повітряному судну (далі - ПС), особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / *Use of incorrect data or erroneous entries into equipment used for navigation or performance calculations which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.*

(2) Перевезення або спроба перевезення небезпечного вантажу всупереч чинному законодавству, включаючи неправильне маркування, пакування та поводження з небезпечним вантажем. / *Carriage or attempted carriage of dangerous goods in contravention of applicable legislations including incorrect labelling, packaging and handling of dangerous goods.*

1.2 Підготовка ПС / Aircraft preparation

(1) Неправильний тип палива або забруднене паливо. / *Incorrect fuel type or contaminated fuel.*

(2) Невиконання, порушення технології, або недостатність обробки для запобігання обледеніння або з видалення льоду. / *Missing, incorrect or inadequate De-icing/Anti-icing treatment.*

1.3 Зліт та посадка / Take-off and landing

(1) Викочування/виїзд за межі ЗПС або РД. / *Taxiway or runway excursion.*

(2) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на ЗПС або РД. / *Actual or potential taxiway or runway incursion.*

(3) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO). / *Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.*

(4) Будь-який перерваний зліт. / *Any rejected take-off.*

(5) Неспроможність досягти потрібних або очікуваних льотно-технічних характеристик під час зльоту, при виконанні відходу на друге коло або посадки. / *Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing.*

(6) Факт або спроба зльоту, заходу на посадку або посадки у некоректно встановленій конфігурації. / *Actual or attempted take-off, approach or landing with incorrect configuration setting.*

(7) Удар хвостовою частиною, кінцівкою крила, гвинтом чи гондолою під час зльоту чи посадки. / *Tail, blade/wingtip or nacelle strike during take-off or landing.*

(8) Продовження заходу на посадку всупереч встановленим експлуатантом ПС критеріям стабілізованого заходу на посадку. / *Approach continued against air operator stabilised approach criteria.*

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-11
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(9) Продовження інструментального заходу на посадку в умовах, нижчих за опубліковані мінімуми з неадекватними візуальними орієнтирами. / ***Continuation of an instrument approach below published minimums with inadequate visual references.***

(10) Екстрена чи вимушена посадка. / ***Precautionary or forced landing.***

(11) Посадка з недольотом або перельотом. / ***Short and long landing.***

(12) Жорстка посадка. / ***Hard landing.***

1.4 Будь-яка фаза польоту / Any phase of flight

(1) Втрата керування. / ***Loss of control.***

(2) Потрапляння ПС у небезпечне просторове положення із перевищенням нормальних кутів тангажу, крену або невідповідна швидкість польоту для даних умов. / ***Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions.***

(3) Відхилення від дозволеної висоти польоту. / ***Level bust.***

(4) Спрацьовування будь-якої системи захисту діапазону режимів польоту, включаючи попередження про звалювання, автомат тряски штурвала, автомат відштовхування штурвала та автоматичні системи захисту. / ***Activation of any flight envelope protection, including stall warning, stick shaker, stick pusher and automatic protections.***

(5) Ненавмисне відхилення від запланованого або заданого шляху на найменше з двох: подвійне значення необхідних навігаційних характеристик або на 10 морських миль. / ***Unintentional deviation from intended or assigned track of the lowest of twice the required navigation performance or 10 nautical miles.***

(6) Перевищення експлуатаційних обмежень, вказаних у керівництві з льотної експлуатації. / ***Exceedance of aircraft flight manual limitation.***

(7) Експлуатація з невірно налаштованим висотоміром. / ***Operation with incorrect altimeter setting.***

(8) Випадки, коли реактивний струмінь або потік повітря від гвинта могли або загрожували ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Jet blast or rotor and prop wash occurrences which have or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

(9) Невірне розуміння режиму роботи автоматики або будь-якої іншої інформації з панелей кабіни екіпажу, що могло загрожувати або загрожувало ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Misinterpretation of automation mode or of any flight deck information provided to the flight crew which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

1.5 Інші типи подій / Other types of occurrences

(1) Ненавмисне вивільнення вантажу або будь-якого зовнішнього обладнання. / ***Unintentional release of cargo or other externally carried equipment.***

(2) Втрата ситуаційної обізнаності (включаючи оточення, режими і системи, просторову орієнтацію, орієнтацію в часі). / ***Loss of situational awareness (including environmental, mode and system awareness, spatial disorientation, and time horizon).***

(3) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту. / ***Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.***

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.1-12
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

2. ТЕХНІЧНІ ПОДІЇ / *TECHNICAL OCCURRENCES*

2.1 Конструкція і системи / *Structure and systems*

- (1) Втрата будь-якої частини конструкції ПС в польоті. / *Loss of any part of the aircraft structure in flight.*
- (2) Відмова системи. / *Loss of a system.*
- (3) Відмова дублюючої системи. / *Loss of redundancy of a system.*
- (4) Витік будь-якої рідини, що призвів до загрози пожежі чи можливості небезпечного забруднення конструкції ПС, систем або обладнання, чи який загрожував або міг загрожувати ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / *Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.*
- (5) Несправність або дефект паливної системи, який мав вплив на подачу та/або розподіл палива. / *Fuel system malfunctions or defects, which had an effect on fuel supply and/or distribution.*
- (6) Несправність або дефект будь-якої системи індикації, що призвів до надання екіпажу хибної інформації. / *Malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.*
- (7) Ненормальне функціонування системи керування ПС, таке як асиметрія чи блокування органів керування (наприклад: пристрої керування підйомною силою (закрилки/передкрилки), повітряні гальма (спойлери), засоби керування просторовим положенням (елерони, рулі висоти, руль напрямку)). / *Abnormal functioning of flight controls such as asymmetric or stuck/jammed flight controls (for example: lift (flaps/slats), drag (spoilers), attitude control (ailerons, elevators, rudder) devices).*

2.2 Силові установки (включаючи двигуни, повітряні гвинти та системи несучих гвинтів) та допоміжні силові установки / *Propulsion (including engines, propellers and rotor systems) and auxiliary power units (APUs)*

- (1) Відмова або серйозна поломка будь-якої частини або системи керування силовою установкою, повітряним гвинтом або несучим гвинтом. / *Failure or significant malfunction of any part or controlling of a propeller, rotor or powerplant.*
- (2) Пошкодження або відмова несучого/хвостового гвинта, трансмісії та/або еквівалентних систем. / *Damage to or failure of main/tail rotor or transmission and/or equivalent systems.*
- (3) Зрив полум'я, вимкнення будь-якого двигуна в польоті чи допоміжної силової установки, коли вона необхідна (наприклад: польоти збільшеної дальності літаків з двома двигунами (ETOPS), процедури MEL). / *Flameout, in-flight shutdown of any engine or APU when required (for example: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).*
- (4) Перевищення експлуатаційних обмежень двигуна, включаючи перевищення швидкості або неможливість контролю швидкості будь-якого високошвидкісного обертового компонента (наприклад, ДСУ, установка повітряного запуску, турбохолодильник, повітряна турбіна, повітряний гвинт або несучий гвинт). / *Engine operating limitation exceedance, including overspeed or inability to control the speed of any high-speed rotating component (for example: APU, air starter, air cycle machine, air turbine motor, propeller or rotor).*
- (5) Відмова або поломка будь-якої частини двигуна, силової установки, допоміжної силової установки або трансмісії, що призвело до одного або декількох наслідків: / *Failure or*

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.1-13
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

malfunction of any part of an engine, powerplant, APU or transmission resulting in any one or more of the following:

- (a) система реверсу тяги не виконує керуючі команди; / ***thrust-reversing system failing to operate as commanded;***
- (b) відсутня можливість керування потужністю, тягою, обертами; / ***inability to control power, thrust or rpm (revolutions per minute);***
- (c) відділення компонентів/уламків. / ***non-containment of components/debris.***

3. ВЗАЄМОДІЯ ЗІ СЛУЖБАМИ АЕРОНАВІГАЦІЇ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ / INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICES (ANS) AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT (ATM)

- (1) Небезпечний диспетчерський дозвіл. / ***Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance.***
- (2) Тривала втрата зв'язку із органами обслуговування або організації повітряного руху. / ***Prolonged loss of communication with ATS (Air Traffic Service) or ATM Unit.***
- (3) Суперечливі інструкції від різних диспетчерів ОПР, які потенційно призводять до втрати ешелонування. / ***Conflicting instructions from different ATS Units potentially leading to a loss of separation.***
- (4) Некоректна інтерпретація радіоповідомлень, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Misinterpretation of radio-communication which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***
- (5) Навмисне відхилення від інструкцій диспетчера УПР, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Intentional deviation from ATC instruction which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

4. АВАРІЙНІ ТА ІНШІ КРИТИЧНІ СИТУАЦІЇ / EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS

- (1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN"). / ***Any event leading to the declaration of an emergency ("Mayday" or "PAN call").***
- (2) Будь-яке горіння, плавлення, дим, чад, іскріння, перегрів, пожежа або вибух. / ***Any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion.***
- (3) Забруднене повітря в кабіні екіпажу або в пасажирському відсіку, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Contaminated air in the cockpit or in the passenger compartment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***
- (4) Неможливість застосування льотним або кабінным екіпажем коректних нестандартних або аварійних процедур для подолання аварійної ситуації. / ***Failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency.***
- (5) Використання будь-якого аварійного обладнання чи нестандартних процедур, що впливає на польотні або посадочні характеристики. / ***Use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance.***
- (6) Відмова будь-якого аварійного або рятувального обладнання чи системи, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Failure of any emergency or rescue system or equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***
- (7) Неконтрольований тиск в салоні або кабіні екіпажу. / ***Uncontrollable cabin pressure.***

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-14
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(8) Критично низький рівень палива, або кількість палива по прибуттю менше необхідного кінцевого резерву палива. / ***Critically low fuel quantity or fuel quantity at destination below required final reserve fuel.***

(9) Будь-який випадок використання екіпажем кисневої системи. / ***Any use of crew oxygen system by the crew.***

(10) Втрата працездатності будь-якого члена льотного або кабінного екіпажу, що призвела до зменшення кількості членів екіпажу нижче сертифікованого мінімального складу екіпажу. / ***Incapacitation of any member of the flight or cabin crew that results in the reduction below the minimum certified crew complement.***

(11) Втома екіпажу, яка впливає або потенційно впливає на його здатність безпечно виконувати свої обов'язки. / ***Crew fatigue impacting or potentially impacting their ability to perform safely their flight duties.***

5. НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ ТА ПОГОДНІ УМОВИ / EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із земною поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі (в т. ч. з наземним транспортом) або у повітрі. / ***A collision or a near collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle (Obstacle includes vehicle).***

(2) Спрацьовування бортової системи попередження зіткнень ПС у повітрі (ACAS Resolution Advisory). / ***ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).***

(3) Спрацьовування системи попередження зіткнень із земною поверхнею (GPWS, TAWS). / ***Activation of genuine ground collision system such as GPWS (Ground Proximity Warning System) / TAWS (Terrain Awareness and Warning System) 'warning'.***

(4) Зіткнення ПС із представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами. / ***Wildlife strike including bird strike.***

(5) Пошкодження ПС сторонніми об'єктами/уламками (FOD). / ***Foreign object damage/debris (FOD).***

(6) Неочікувано погані умови покриття ЗПС. / ***Unexpected encounter of poor runway surface conditions.***

(7) Потрапляння в турбулентність в супутньому сліді. / ***Wake-turbulence encounters.***

(8) Створення для ПС перешкод, пов'язаних з використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного освітлення, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів. / ***Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights, lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.***

(9) Ураження ПС блискавкою, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС. / ***A lightning strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.***

(10) Потрапляння ПС в зону граду, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС. / ***A hail encounter which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.***

(11) Потрапляння ПС в зону сильної турбулентності або в інші умови, що призвело до травмування будь-якої особи на борту або до необхідності післяпольотної перевірки на пошкодження ПС внаслідок турбулентності. / ***Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a 'turbulence check' of the aircraft.***

(12) Потрапляння ПС в зону значного зсуву вітру або в зону грозових явищ, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-15
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

іншим особам. / *A significant wind shear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.*

(13) Потрапляння ПС в зону обледеніння, що призвело до погіршення керованості, пошкодження ПС, відмови або несправності будь-якої системи ПС. / *Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.*

(14) Потрапляння ПС в хмару вулканічного попелу. / *Volcanic ash encounter.*

6. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА / SECURITY

(1) Загроза підриву або викрадення ПС. / *Bomb threat or hijack.*

(2) Складність в контролюванні агресивних, недисциплінованих пасажирів, або пасажирів в стані сп'яніння. / *Difficulty in controlling intoxicated, violent or unruly passengers.*

(3) Виявлення безквиткового пасажирів. / *Discovery of a stowaway.*

II. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ, ТЕХНІЧНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ І РЕМОНТОМ ПОВІТРЯНОГО СУДНА / OCCURRENCES RELATED TO TECHNICAL CONDITIONS, MAINTENANCE AND REPAIR OF THE AIRCRAFT

1. ВИРОБНИЦТВО / MANUFACTURING

Вироби, компоненти або обладнання, які виготовлені виробником з відхиленнями від застосованих проектних даних, що може призвести до виникнення потенційно небезпечного стану, як це визначено утримувачем сертифіката типу або схвалення конструкції. / *Products, parts or appliances released from the production organisation with deviations from applicable design data that could lead to a potential unsafe condition as identified with the holder of the type-certificate or design approval.*

2. КОНСТРУКЦІЯ / DESIGN

Будь-яка відмова, несправність, дефект або інша подія, пов'язана з виробом, компонентом або обладнанням, що призвела або могла призвести до виникнення небезпечного стану. / *Any failure, malfunction, defect or other occurrence related to a product, part, or appliance which has resulted in or may result in an unsafe condition.*

3. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ / MAINTENANCE AND CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT

(1) Серйозні пошкодження конструкції (наприклад: тріщини, постійна деформація, розшарування, порушення адгезії, обгоряння, надмірне зношення або корозія), виявлені в ході технічного обслуговування ПС чи компоненту. / *Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive wear, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.*

(2) Серйозний витік або забруднення рідин (наприклад: гідравлічної рідини, палива, масла, газу або інших рідин). / *Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).*

(3) Відмова або несправність будь-якої частини двигуна або силової установки та/або трансмісії, що призвело до одного або декількох з наступних станів: / *Failure or*

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	5.1-16
	Додатки. Форми і процедури СУБП / <i>Appendixes.SMS forms and procedures</i>			

malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:

- (a) відділення компонентів/уламків; / ***non-containment of components/debris;***
- (b) вихід з ладу конструкції кріплення двигуна. / ***Failure of the engine mount structure.***
- (4) Пошкодження, відмова або дефект повітряного гвинта, які в польоті можуть призвести до відриву повітряного гвинта або суттєвої частини повітряного гвинта та/або несправності у системі управління кроком повітряного гвинта. / ***Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.***
- (5) Пошкодження, вихід з ладу або дефект головного редуктора/кріплень, які в польоті можуть призвести до роз'єднання елементів несучого гвинта та/або несправності у системі керуванням несучим гвинтом. / ***Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.***
- (6) Значна несправність критично важливої для безпеки системи або обладнання, включаючи аварійну систему або обладнання, виявлена при випробуванні під час технічного обслуговування, або непрацездатність цих систем після технічного обслуговування. / ***Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.***
- (7) Некоректне збирання або установка компонентів ПС, виявлені в ході огляду або випробувань, що не призначалися для такої конкретної мети. / ***Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.***
- (8) Невірна оцінка серйозного дефекту або серйозної невідповідності процедурам MEL і Технічного бортжурналу. / ***Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Technical logbook procedures.***
- (9) Серйозне пошкодження системи електричних дротових з'єднань (EWIS). / ***Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).***
- (10) Будь-який дефект критичної частини з обмеженим ресурсом / строком служби, що призводить до її зіпсування до закінчення призначеного ресурсу / строку служби. / ***Any defect in a life-controlled critical part causing retirement before completion of its full life.***
- (11) Використання виробів, компонентів або матеріалів невідомого, сумнівного походження, або використання непридатних критично важливих компонентів. / ***The use of products, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.***
- (12) Помилкові, неправильні або недостатні дані з технічного обслуговування або процедури, які можуть призвести до істотних помилок у технічному обслуговуванні, включаючи мовленнєві проблеми. / ***Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.***
- (13) Неналежний контроль або застосування обмежень з технічного обслуговування ПС або планового технічного обслуговування. / ***Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.***
- (14) Допуск ПС до експлуатації після проведення технічного обслуговування у разі виявлення невідповідності, що може загрожувати безпеці польотів. / ***Releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.***

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-17
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(15) Серйозне пошкодження, заподіяне ПС під час технічного обслуговування з причини некоректного технічного обслуговування або використання невідповідного або непридатного наземного обладнання, і яке вимагає додаткових робіт з обслуговування ПС. / ***Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.***

(16) Виявлення обгорання, оплавлення, задимлення, виникнення електричної дуги, загорання або пожежі. / ***Identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences.***

(17) Будь-яка подія, під час якої діяльність або стан персоналу, включаючи рівень втоми, безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події чи серйозного інциденту. / ***Any occurrence where the human performance, including fatigue of personnel, has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.***

(18) Значна несправність, проблеми, пов'язані з надійністю, або повторювані проблеми з якістю запису, які впливають на роботу системи бортових самописців (таких як: система автоматичної реєстрації параметрів польоту, система реєстрації передачі даних або система бортового мовного самописця), або відсутність інформації, необхідної для забезпечення функціонування системи бортових самописців. / ***Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice recorder system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight recorder system.***

ІІІ. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З АЕРОНАВІГАЦІЙНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ, ОРГАНІЗАЦІЄЮ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ТА ОБЛАДНАННЯМ / OCCURRENCES RELATED TO AIR NAVIGATION SERVICES AND FACILITIES

1. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПС / AIRCRAFT-RELATED OCCURRENCES

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі, в тому числі загроза зіткнення справного ПС із землею (CFIT). / ***A collision or a near collision on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle, including near-controlled flight into terrain (near CFIT).***

(2) Порушення мінімумів ешелонування. / ***Separation minima infringement.***

(3) Некоректне ешелонування. / ***Inadequate separation.***

(4) Повідомлення ACAS RAs. / ***ACAS RAs.***

(5) Зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами. / ***Wildlife strike including bird strike.***

(6) Викочування/виїзд за межі РД або ЗПС. / ***Taxiway or runway excursion.***

(7) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на ЗПС або РД. / ***Actual or potential taxiway or runway incursion.***

(8) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO). / ***Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.***

(9) Відхилення ПС від параметрів диспетчерського дозволу. / ***Aircraft deviation from ATC clearance.***

(10) Відхилення ПС від встановлених вимог щодо системи організації повітряного руху: / ***Aircraft deviation from applicable air traffic management (ATM) regulation:***

	KУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-18
	Додатки. Форми і процедури СУБП / <i>Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

- (a) відхилення ПС від опублікованих процедур в системі організації повітряного руху; / ***aircraft deviation from applicable published ATM procedures;***
- (b) порушення порядку використання повітряного простору, включаючи несанкціоноване проникнення в повітряний простір; / ***airspace infringement including unauthorised penetration of airspace;***
- (c) недотримання вимог щодо установки та експлуатації обладнання, пов'язаного з процедурами організації повітряного руху. / ***deviation from aircraft ATM-related equipment carriage and operations, as mandated by applicable regulations.***
- (11) Події, пов'язані з плутаниною позивних. / ***Call sign confusion related occurrences.***

2. ПОГІРШЕННЯ ЯКОСТІ АБО ПОВНЕ ПРИПИНЕННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ АБО ФУНКЦІЙ / ***DEGRADATION OR TOTAL LOSS OF SERVICES OR FUNCTIONS***

- (1) Неможливість надання послуг у системі організації повітряного руху або виконання функцій з організації повітряного руху: / ***Inability to provide ATM services or to execute ATM functions:***
- (a) неможливість забезпечити обслуговування повітряного руху або виконання функцій обслуговування повітряного руху; / ***inability to provide air traffic services or to execute air traffic services functions;***
- (b) неможливість забезпечити управління використанням (менеджмент) повітряного простору або виконання функцій з управління використанням повітряного простору; / ***inability to provide airspace management services or to execute airspace management functions;***
- (c) неможливість забезпечити управління потоками повітряного руху та пропускною здатністю або виконання функцій з управління потоками повітряного руху та пропускною здатністю. / ***inability to provide air traffic flow management and capacity services or to execute air traffic flow management and capacity functions.***
- (2) Відсутня або в значній мірі некоректна, спотворена, неналежна або недостовірна інформація щодо будь-якого виду обслуговування польотів, в тому числі що стосується незадовільних умов поверхні ЗПС. / ***Missing or significantly incorrect, corrupted, inadequate or misleading information from any support service, including relating to poor runway surface conditions.***
- (3) Порушення функцій зв'язку. / ***Failure of communication service.***
- (4) Порушення функцій спостереження. / ***Failure of surveillance service.***
- (5) Порушення функції або служби з обробки даних та їх розповсюдження. / ***Failure of data processing and distribution function or service.***
- (6) Порушення функцій навігації. / ***Failure of navigation service.***
- (7) Порушення режиму авіаційної безпеки системи організації повітряного руху, що мала або могла мати прямий негативний вплив на безпеку обслуговування. / ***Failure of ATM system security which had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.***
- (8) Значне перевантаження сектору / робочого місця обслуговування повітряного руху, що призводить до потенційного порушення обслуговування. / ***Significant ATS sector / position overload leading to a potential deterioration in service provision.***
- (9) Некоректне прийняття або інтерпретація важливих повідомлень, включаючи нерозуміння вживаної мови, якщо це мало або могло мати прямий негативний вплив на безпеку польотів при наданні обслуговування. / ***Incorrect receipt or interpretation of***

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-19
	Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures		

significant communications, including lack of understanding of the language used, when this had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.

(10) Тривала втрата зв'язку з ПС або іншим органом обслуговування повітряного руху. / **Prolonged loss of communication with an aircraft or with other ATS unit.**

3. ІНШІ АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ / **OTHER OCCURRENCES**

(1) Оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN"). / **Declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).**

(2) Суттєве зовнішнє втручання в аеронавігаційне обслуговування (наприклад, мовлення радіостанцій в FM діапазоні, що створює завади системі ILS, VOR та авіаційному електрозв'язку). / **Significant external interference with Air Navigation Services (for example radio broadcast stations transmitting in the FM band, interfering with ILS (instrument landing system), VOR (VHF Omni Directional Radio Range) and communication).**

(3) Створення перешкод для ПС, органу обслуговування повітряного руху або передачі радіоповідомлення, що спричинені використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного освітлення, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів. / **Interference with an aircraft, an ATS unit or a radio communication transmission including by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high-powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.**

(4) Аварійний злив палива. / **Fuel dumping.**

(5) Загроза вибуху бомби на борту ПС або захоплення ПС. / **Bomb threat or hijack.**

(6) Втома, що впливає або може впливати на здатність персоналу безпечно виконувати обов'язки з обслуговування повітряного руху. / **Fatigue impacting or potentially impacting the ability to perform safely the air navigation or air traffic duties.**

(7) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту. / **Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.**

IV. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ АЕРОДРОМІВ ТА НАЗЕМНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ ПС / **OCCURRENCES RELATED TO AERODROMES AND GROUND SERVICES**

1. УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ НА АЕРОДРОМІ / **SAFETY MANAGEMENT OF AN AERODROME**

1.1. Події, пов'язані з експлуатацією ПС і наявністю перешкод / **Aircraft and obstacle-related occurrences**

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі. / **A collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle.**

(2) Зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами. / **Wildlife strike including bird strike.**

(3) Викочування/виїзд за межі РД або ЗПС. / **Taxiway or runway excursion.**

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-20
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

- (4) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на ЗПС або РД. / ***Actual or potential taxiway or runway incursion.***
- (5) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (ФАТО). / ***Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion or excursion.***
- (6) Неможливість ПС або іншого транспорту виконати диспетчерський дозвіл, інструкцію або обмеження під час знаходження ПС в зоні руху аеродрому (наприклад: неправильна злітно-посадкова смуга, рульова доріжка або обмежена частина аеродрому). / ***Aircraft or vehicle failure to follow clearance, instruction or restriction while operating on the movement area of an aerodrome (for example: wrong runway, taxiway or restricted part of an aerodrome).***
- (7) Присутність стороннього об'єкта в зоні руху аеродрому, що загрожувала або могла загрожувати ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Foreign object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***
- (8) Наявність на аеродромі або в безпосередній близькості від нього перешкод, що не опубліковані в Збірнику аеронавігаційної інформації або в повідомленні NOTAM, та/або без належного маркування або підсвічування. / ***Presence of obstacles on the aerodrome or in the vicinity of the aerodrome which are not published in the AIP (Aeronautical Information Publication) or by NOTAM (Notice to Airmen) and/or that are not marked or lighted properly.***
- (9) Поява в зоні руління, буксирування або руління заднім ходом перешкоди у вигляді транспортного засобу, обладнання або людини. / ***Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person.***
- (10) Пасажири або сторонні особи на пероні без нагляду. / ***Passengers or unauthorised person left unsupervised on apron.***
- (11) Вражаюча дія реактивного струменя, потоку від несучого гвинта або супутнього струменя повітряного гвинта. / ***Jet blast, rotor down wash or propeller blast effect.***
- (12) Оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN"). / ***Declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).***

1.2 Погіршення якості або повне припинення обслуговування та виконання функцій / *Degradation or total loss of services or functions*

- (1) Втрата або відмова зв'язку між: / ***Loss or failure of communication between:***
- (a) аеродромом, транспортним засобом або аеродромним технічним персоналом та органом обслуговування повітряного руху або пунктом перонної служби; / ***aerodrome, vehicle or other ground personnel and air traffic services unit or apron management service unit;***
- (b) пунктом перонної служби та ПС, транспортним засобом або органом обслуговування повітряного руху. / ***apron management service unit and aircraft, vehicle or air traffic services unit.***
- (2) Значний збій, несправність або дефект аеродромного обладнання або системи, що призвів або міг призвести до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants.***
- (3) Значні порушення освітлення, розмітки, маркування або розміщення знаків на аеродромі. / ***Significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs.***
- (4) Відмова системи аварійного сповіщення на аеродромі. / ***Failure of the aerodrome emergency alerting system.***

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-21
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(5) Відсутність аварійно-рятувальних та протипожежних служб, передбачених діючими правилами. / ***Rescue and firefighting services not available according to applicable requirements.***

1.3 Інші події / Other occurrences

(1) Пожежа, дим, вибух у будівлях або приміщеннях аеродрому, його околицях або в обладнанні, що призвело або могло призвести до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

(2) Події, пов'язані з забезпеченням авіаційної безпеки на аеродромі (наприклад незаконне проникнення на територію, саботаж, загроза вибуху бомби). / ***Aerodrome security related occurrences (for example: unlawful entry, sabotage, bomb threat).***

(3) Відсутність сповіщення про значну зміну експлуатаційних умов аеродрому, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Absence of reporting of a significant change in aerodrome operating conditions which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

(4) Некоректна, неадекватна або відсутня обробка для запобігання обледеніння або з видалення льоду. / ***Missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment.***

(5) Значний розлив палива під час заправки. / ***Significant spillage during fuelling operations.***

(6) Заправка забрудненого або невідповідного палива або інших основних рідин (кисень, азот, масло, вода). / ***Loading of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil and potable water).***

(7) Нездатність забезпечити задовільний стан поверхні ЗПС. / ***Failure to handle poor runway surface conditions.***

(8) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту. / ***Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.***

2. НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПС / GROUND HANDLING OF AN AIRCRAFT

2.1. Події, пов'язані з обслуговуванням ПС на аеродромі / Aircraft- and aerodrome-related occurrences

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі. / ***A collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle.***

(2) Несанкціоноване зайняття РД або ЗПС. / ***Runway or taxiway incursion.***

(3) Викочування/виїзд за межі РД або ЗПС. / ***Runway or taxiway excursion.***

(4) Значне забруднення конструкції, систем або обладнання ПС, викликане перевезеним багажем, вантажем або поштою. / ***Significant contamination of aircraft structure, systems and equipment arising from the carriage of baggage, mail or cargo.***

(5) Поява в зоні руління, буксировки або руління заднім ходом перешкоди в вигляді транспортного засобу, обладнання або людини. / ***Push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person.***

(6) Поява стороннього об'єкта в зоні руху ПС аеродрому, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Foreign***

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.1-22
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

(7) Пасажири або сторонні особи на пероні без нагляду. / ***Passengers or unauthorised person left unsupervised on apron.***

(8) Пожежа, дим, вибух у будівлях або приміщеннях аеродрому, його околицях або в обладнанні, що призвело або могло призвести до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

(9) Події, пов'язані із забезпеченням авіаційної безпеки на аеродромі (наприклад незаконне проникнення на територію, саботаж, загроза вибуху бомби). / ***Aerodrome security-related occurrences (for example: unlawful entry, sabotage, bomb threat).***

2.2. Погіршення якості роботи або повна відмова служби або функції / Degradation or total loss of services or functions

(1) Втрата або відмова зв'язку з ПС, транспортним засобом, органом обслуговування повітряного руху або пунктом перонної служби. / ***Loss or failure of communication with aircraft, vehicle, air traffic services unit or apron management service unit.***

(2) Значний збій, несправність або дефект аеродромного обладнання або системи, що поставило або могло поставити під загрозу ПС або осіб, що знаходяться на борту. / ***Significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants.***

(3) Значні порушення освітлення, розмітки, маркування або розміщення знаків на аеродромі. / ***Significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs.***

2.3. Особливі події, пов'язані з наземним обслуговуванням ПС / Ground handling specific occurrences

(1) Неналежна організація посадки/висадки пасажирів, завантаження багажу, вантажу або пошти, що може суттєво впливати на масу або центрування ПС (включаючи помилки в розрахунках зведеної завантажувальної відомості). / ***Incorrect handling or loading of passengers, baggage, mail or cargo, likely to have a significant effect on aircraft mass and/or balance (including significant errors in loadsheet calculations).***

(2) Від'їзд обладнання для посадки/висадки, що загрожував особам на борту ПС. / ***Boarding equipment removed leading to endangerment of aircraft occupants.***

(3) Неналежне завантаження або закріплення багажу, вантажу або пошти, що здатне загрожувати ПС, його обладнанню або особам на борту, або створювати перешкоди при екстреній евакуації. / ***Incorrect stowage or securing of baggage, mail or cargo likely in any way to endanger the aircraft, its equipment or occupants or to impede emergency evacuation.***

(4) Транспортування, спроба транспортування або обробка небезпечного вантажу, що призвела або могла призвести до загрози безпеці експлуатації ПС або до виникнення небезпечного стану (наприклад інцидент або подія з небезпечним вантажем згідно з визначенням ICAO Doc 9284). / ***Transport, attempted transport or handling of dangerous goods which resulted or could have resulted in the safety of the operation being endangered or led to an unsafe condition (for example: dangerous goods incident or accident as defined in the ICAO Technical Instructions).***

(5) Невідповідність за результатами звірки даних багажу і пасажирів. / ***Non-compliance on baggage or passenger reconciliation.***

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-23
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(6) Невиконання необхідних процедур наземного обслуговування, особливо в частині процедури з видалення льоду, заправки паливом та завантаження, включаючи некоректне розташування або прибирання обладнання. / ***Non-compliance with required aircraft ground handling and servicing procedures, especially in de-icing, refuelling or loading procedures, including incorrect positioning or removal of equipment.***

(7) Значний розлив під час заправки паливом. / ***Significant spillage during fuelling operations.***

(8) Заправка некоректної кількості палива, що може суттєво впливати на ресурс, льотні характеристики, центрування або конструктивну міцність ПС. / ***Loading of incorrect fuel quantities likely to have a significant effect on aircraft endurance, performance, balance or structural strength.***

(9) Заправка забрудненого або невідповідного палива або інших основних рідин (враховуючи кисень, азот, масло, воду). / ***Loading of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil and potable water).***

(10) Поломка, несправність або дефект наземного обладнання, яке використовується для наземного обслуговування ПС, що призвело або могло призвести до пошкодження ПС (наприклад, буксирувальне водило або установка повітряного запуску). / ***Failure, malfunction or defect of ground equipment used for ground handling, resulting into damage or potential damage to the aircraft (for example: tow bar or GPU (Ground Power Unit)).***

(11) Невиконання, порушення технології, або невідповідність обробки для запобігання обледеніння або з видалення льоду. / ***Missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment.***

(12) Пошкодження ПС обладнанням наземного обслуговування або транспортними засобами, включаючи пошкодження, про які раніше не заявляли. / ***Damage to aircraft by ground handling equipment or vehicles including previously unreported damage.***

(13) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту. / ***Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.***

V. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПС ІНШОЇ НІЖ СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ, ВКЛЮЧАЮЧИ ПЛАНЕРИ ТА ЛІТАЛЬНІ АПАРАТИ ЛЕГШІ ЗА ПОВІТРЯ / OCCURRENCES RELATED TO AIRCRAFT OTHER THAN COMPLEX MOTOR-POWERED AIRCRAFT, INCLUDING SAILPLANES AND LIGHTER-THAN-AIR VEHICLES

1. ПС ІНШОЇ НІЖ СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ ЗА ВИКЛЮЧЕННЯМ ПЛАНЕРІВ ТА ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ЛЕГШИХ ЗА ПОВІТРЯ / AIRCRAFT OTHER THAN COMPLEX MOTOR-POWERED AIRCRAFT EXCLUDING SAILPLANES AND LIGHTER-THAN-AIR VEHICLES

1.1 Льотна експлуатація / *Air operations*

(1) Ненавмисна втрата керування. / ***Unintentional loss of control.***

(2) Посадка за межами призначеної зони посадки. / ***Landing outside of intended landing area.***

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-24
	Додатки. Форми і процедури СУБП / <i>Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(3) Неможливість забезпечити або помилка при забезпеченні характеристик ПС, потрібних для виконання зльоту, набору висоти або посадки, які очікуються для нормальних умов. / ***Inability or failure to achieve required aircraft performance expected in normal conditions during take-off, climb or landing.***

(4) Несанкціонована присутність ПС, машин, механізмів або людей на ЗПС. / ***Runway incursion.***

(5) Викочування/виїзд за межі ЗПС. / ***Runway excursion.***

(6) Будь-який політ виконаний ПС, яке не було льотно придатним, або передпольотна підготовка якого не була закінчена, що призвело або могло призвести до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Any flight which has been performed with an aircraft which was not airworthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

(7) Ненавмисне потрапляння в область ІМС (умови польотів за приладами) ПС, що не сертифіковано по ППП (правилам польотів за приладами), або пілоту, не кваліфікованого для ППП, що призвело або могло призвести до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Unintended flight into IMC (Instrument Meteorological Conditions) conditions of aircraft not IFR (Instrument flight rules) certified, or a pilot not qualified for IFR, which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

(8) Ненавмисне вивільнення вантажу. / ***Unintentional release of cargo.***

1.2 Технічні події / ***Technical occurrences***

(1) Аномально сильна вібрація (наприклад: вібрація повітряного гвинта, флаттер елерону або руля висоти). / ***Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller).***

(2) Будь-яка з систем керування польотом функціонує невірно або роз'єднана. / ***Any flight control not functioning correctly or disconnected.***

(3) Пошкодження або суттєве зношення конструкції ПС. / ***A failure or substantial deterioration of the aircraft structure.***

(4) Втрата будь-якої частини конструкції або конструктивного елементу ПС в польоті. / ***A loss of any part of the aircraft structure or installation in flight.***

(5) Несправність двигуна, несучого гвинта, повітряного гвинта, паливної системи або інших критичних систем. / ***A failure of an engine, rotor, propeller, fuel system or other essential system.***

(6) Витік будь-якої рідини, що призвів до небезпеки пожежі, можливості небезпечного забруднення конструкції, систем або обладнання ПС або до виникнення загрози для осіб, що знаходяться на борту. / ***Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or risk to occupants.***

1.3 Взаємодія із службами аеронавігаційної інформації та організації повітряного руху / ***Interaction with air navigation services and air traffic management***

(1) Взаємодія із службами аеронавігаційної інформації (наприклад, некоректне обслуговування, суперечливі повідомлення або відхилення від параметрів диспетчерського дозволу), що призвела або могла призвести до загрози для ПС, осіб, що знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб. / ***Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

	КУБП / SSM	Page / Стор.	5.1-25
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

(2) Порушення порядку використання повітряного простору. / ***Airspace infringement.***

1.4 Аварійні та інші критичні ситуації / *Emergencies and other critical situations*

(1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу. / ***Any occurrence leading to an emergency call.***

(2) Пожежа, вибух, дим, токсичні гази або токсична пара на борту ПС. / ***Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft.***

(3) Втрата працездатності пілота, що призвела до його неспроможності виконувати будь-які обов'язки. / ***Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.***

1.5. Фактори зовнішнього середовища та метеорологія / *External environment and meteorology*

(1) Зіткнення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі. / ***A collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle.***

(2) небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі, що потребує невідкладного маневру відхилення для уникнення зіткнення. / ***A near collision, on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle requiring an emergency avoidance manoeuvre to avoid a collision.***

(3) Зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами, що призвело до пошкодження ПС або втрати чи несправності будь-якої з його критичних систем. / ***Wildlife strike including bird strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any essential service.***

(4) Створення для ПС перешкод, пов'язаних із використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного освітлення, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів. / ***Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.***

(5) Удар блискавки, який призвів до пошкодження ПС або втрати його функцій. / ***A lightning strike resulting in damage to or loss of functions of the aircraft.***

(6) Потраплення в зону сильної турбулентності, яке призвело до травмування осіб, що перебувають на борту ПС, або до необхідності післяпольотної перевірки на пошкодження ПС внаслідок турбулентності. / ***Severe turbulence encounter which resulted in injury to aircraft occupants or in the need for a post-flight turbulence damage check of the aircraft.***

(7) Обледеніння, в тому числі обмерзання карбюратора, яке поставило або могло поставити під загрозу ПС, осіб, що перебувають на борту, або інших осіб. / ***Icing including carburettor icing which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.***

2. ПЛАНЕРИ / *SAILPLANES (GLIDERS)*

2.1. Льотна експлуатація / *Air operations*

(1) Ненавмисна втрата керування. / ***Unintentional loss of control.***

(2) Події, коли пілот планеру не зміг від'єднати трос лебідки або трос буксирування літака, і був вимушений виконати для цього аварійну процедуру. / ***An occurrence where the sailplane pilot was unable to release either the winch cable or the aerotow rope and had to do so using emergency procedures.***

(3) Будь-який випадок від'єднання троса лебідки або троса буксирування, якщо це призвело або могло призвести до загрози планеру, особам на борту або будь-яким іншим

	КУБП / SMSM	Page / Стор.	5.1-26
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

особам. / ***Any release of the winch cable or the aerotow rope if the release has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.***

(4) У випадку мотопланера, відмова двигуна під час зльоту. / ***In the case of a powered sailplane, an engine failure during take-off.***

(5) Будь-який політ, виконаний планером, який не був льотно придатним або передпольотна підготовка якого не була закінчена, що призвело або могло призвести до загрози планеру, особам на борту або будь-яким іншим особам. / ***Any flight which has been performed with a sailplane which was not airworthy, or for which an incomplete flight preparation has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.***

2.2. Технічні події / Technical occurrences

(1) Аномально сильна вібрація (наприклад: вібрація повітряного гвинта, флаттер елерону або руля висоти). / ***Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator 'flutter', or of propeller).***

(2) Будь-яка з систем управління польотом функціонує некоректно або від'єднана. / ***Any flight control not functioning correctly or disconnected.***

(3) Пошкодження або суттєве зношення конструкції планера. / ***A failure or substantial deterioration of the sailplane structure.***

(4) Втрата будь-якої частини конструкції або конструктивного елементу планера в польоті. / ***A loss of any part of the sailplane structure or installation in flight.***

2.3. Взаємодія із службами аеронавігаційної інформації та організації повітряного руху / Interaction with air navigation services and air traffic management

(1) Взаємодія із службами аеронавігаційної інформації (наприклад некоректне надання послуг, суперечливі повідомлення або відхилення від параметрів диспетчерського дозволу), що призвело або могло призвести до загрози планеру, особам на борту, або будь-яким іншим особам. / ***Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the sailplane, its occupants or any other person.***

(2) Порушення порядку використання повітряного простору. / ***Airspace infringements.***

2.4. Аварійні та інші критичні ситуації / Emergencies and other critical situations

(1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу. / ***Any occurrence leading to an emergency call.***

(2) Ситуація, коли відсутні вільні зони для безпечної посадки. / ***Any situation where no safe landing area remains available.***

(3) Пожежа, вибух, дим, токсичні гази або токсична пара на борту планера. / ***Fire, explosion, smoke, or toxic gases or fumes in the sailplane.***

(4) Втрата працездатності пілота, що призвела до його неспроможності виконувати будь-які обов'язки. / ***Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.***

2.5. Фактори зовнішнього середовища та метеорологія / External environment and meteorology

(1) Зіткнення планера із землею поверхнею, іншим ПС або перешкодою на землі або в повітрі. / ***A collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle.***

(2) Небезпечне зближення планера із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі, що потребує невідкладного маневру відхилення для уникнення

	КУБП / SMSM		Page / Стор.	5.1-27
	Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures			

зіткнення. / *A near collision, on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle requiring an emergency avoidance manoeuvre to avoid a collision.*

(3) Створення планеру перешкод, пов'язаних із застосуванням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного освітлення, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, авіамоделей або аналогічних засобів. / *Interference with the sailplane by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.*

(4) Удар блискавки, який призвів до пошкодження планера. / *A lightning strike resulting in damage to the sailplane.*

5.1.7 ФОРМА SMS- 08 ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНІЧНУ АКТИВНІСТЬ

5.1.7 FORM SMS-08 VOLCANIC ACTIVITY OCCURRENCE REPORT



Товариство з обмеженою відповідальністю «КСЕНА»
Limited Liability Company "XENA"

ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНІЧНУ АКТИВНІСТЬ VOLCANIC ACTIVITY OCCURRENCE REPORT

VOLCANIC ACTIVITY OCCURRENCE REPORT ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНІЧНУ	Safety Data Base No. (Номер)
---	------------------------------

☐ - A-Initial Information (первинна інформація) Date(dd/mm/yy) (дата) .../.../.....			
Operator..... (експлуатант)	Aircraft Identification (позивний ПС) (as per item?) Of flight plan..... (завдання на політ)	Captain..... (командир)	Dep. Form.....Data.....Time.....UTC (пункт відправлення.....дата.....час..... UTC) Arr. At.....Data.....Time.....UTC (пункт прибуття.....дата.....час..... UTC)

	Addresses (адресовано щодо таких показників)	Airepspecial (розшифровка інформації)
Section 1 (Секція 1)	1. Aircraft Identification (позивний ПС)	
	2. Position (місце розташування)	
	3. Time (час)	
	4. Flight level or altitude (ешелон польоту або тиск)	
	5. Volcanic Activity Observed AT (вулканічна активність, що спостерігається з ПС)	
	6. Air temperature (температура)	
	7. Spot wing (вітер на місцевості)	
	8. Supplementary information (додаткова інформація) (Brief description of activity including vertical and lateral extent of ash cloud, horizontal movement, rate of growth, etc.as available / Короткий опис вулканічної активності, у тому числі вертикальна і бокова протяжність хмари польоту, переміщення горизонтальному напрямку, об'ємне збільшення, і т.і., що можливо описати)	
Section 2 (Секція 2)	The following information is not for transmission by RTF (наступна інформація не для передачі RTF (формат збагаченого тиску))	
	9. Density of ash cloud (щільність хмари польоту)	(a) Wispy ☐ (b) moderate dense ☐ (c) very dense ☐ (тонка) (щільна) (дуже щільна)
	10. Color of ash cloud (колір хмари польоту)	(a) white ☐ (b) light grey. ☐ (c) dark grey ☐ (d) black ☐ (білий) (світло сірий) (темно сірий) (чорний)
	11. Eruption (виверження)	(a) continues ☐ (b) intermittent ☐ (c) not visible ☐ (триває) (переривчасте) (не спостерігається)
	12. Position of activity (характеристика виверження)	(a) summit ☐ (b) side ☐ (c) single ☐ (d) multiple ☐ (e) not observed ☐ (високе) (в бік) (по одиночі викиди). (активні викиди) (не спостерігається)
	13. Other observed features of eruption (інші спостережувані особливості виверження)	(a) lighting ☐ (b) grow ☐ (c) large rocks ☐ (d) ash fallout ☐ (виблиски) (світіння) (викиди великого каміння) (опади у вигляді попелу) (e) mushrooming cloud ☐ (f) nil ☐ (грибоподібний викид) (нульовий викид)
	14. Effect on aircraft (наслідки для ПС)	(a) communications ☐ (b) nav systems ☐ (c) windscreen ☐ (d) pilot static ☐ (e) engines ☐ (система зв'язку) (навігаційна система) (вітрове скло) (статичний заряд) (двигун) (f) windows ☐ (g) nil ☐ (вікна) (нульовий)
	15. Other effects (інші наслідки)	(a) turbulence ☐ (b) St. Elmos Fire ☐ (c) fumes ☐ (d) ash deposits ☐ (турбулентність). (пожежа St. Elmos) (кипіння) (зольні забруднення)
16. Other information (інша інформація)	Add any information considered useful (додаткова інформація, що вважає корисною)	

C Reporters Details (інформація про особу, що повідомила):			
Position..... (посада)	Name..... (ПІБ)	Address/tel./e-mail..... (адреса тел./e-mail)	Signature..... (підпис)

Form SMS-08

	<i>КУБП / SMSM</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.1-29
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK

	<i>SMSM / КУБП</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.2-1
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

5.2 ПРОЦЕДУРИ З СУБП

5.2 SMS PROCEDURES

<i>Form Number / Номер форми</i>	<i>Revision Number / Номер ревізії</i>	<i>Revision Date / Дата ревізії</i>	<i>Form Title / Назва форми</i>
SMP-01	00	May, 2022	<i>Bowtie risk assessment method Метод оцінки ризиків Bow-tie</i>
SMP-02	00	May, 2022	<i>SPI calculation and monitoring procedure Процедура розрахунку і моніторингу індикаторів з безпеки польотів (SPI)</i>
SMP-03	00	May, 2022	<i>Service provider's safety report submission procedure Процедура подання повідомлень з БП для постачальників послуг</i>
SMP-04	00	May, 2022	<i>Algorithm of risk assessment of new flights Алгоритм оцінки ризику нових авіаційних рейсів</i>
SMP-05	02	January, 2024	<i>Процедура розслідування Investigation procedure</i>

5.2.1 SMP-01 МЕТОД ОЦІНКИ РИЗИКІВ BOW-TIE

5.2.1 SMP-01 BOW-TIE RISK ASSESSMENT METHOD

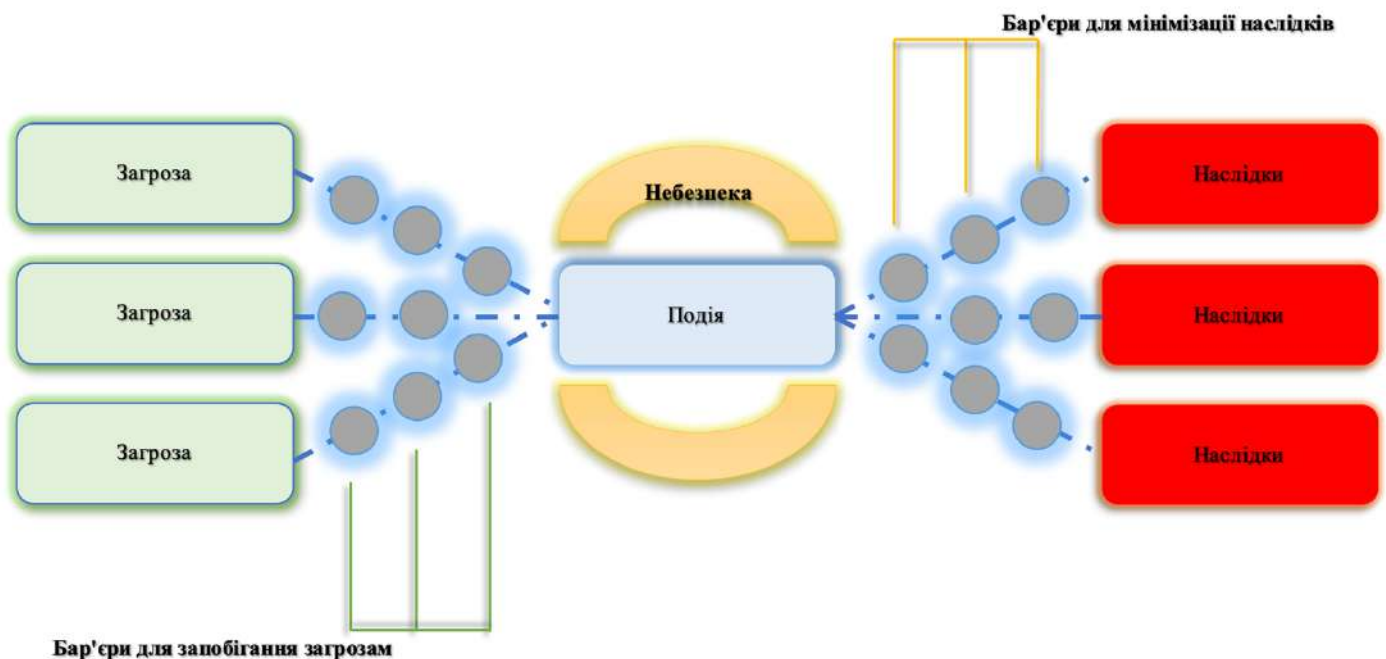
Опис методу.

Bow-tie є однією з моделей ризику, що дозволяє аналізувати ризик та управляти ним. Саме цей метод оцінки взятий за основну у багатьох європейських авіакомпаніях та авіаційних органах влади.

Оцінка елементів Bow-tie, які допомагають у визначенні пріоритетів безпеки та ризику, може бути застосована без використання спеціального програмного забезпечення.

Bowtie є високоефективним методом оцінки всіх загроз, які можуть призвести до небажаної події, а також багатьох наслідків, якщо подія стане реальністю. Після оцінки ризику можна встановити контролю ризиків між загрозами та подією, а також між подією та наслідками і таким чином управляти ризиком.

На малюнку нижче схематично зображений метод Bow-tie



небезпека – це ймовірність

загроза – це стан настання

Примітка 1:

заподіяння шкоди.

Примітка 2:

	SMSM / КУБП		Page / Стор.	5.2-3
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>			

реальної події, яка ще не відбулася, але за якої небезпека переходить зі стану можливої у реальну площину.

Bow-tie - це візуальний інструмент, який ефективно зображує ризик та дає можливість визначити та оцінити ключові бар'єри безпеки, які існують або відсутні між подіями безпеки та небезпечними наслідками.

Модель **Bow-tie** складається з різних елементів, які створюють картину ризику. Малюнок ризику обертається навколо небезпеки (щось в, навколо або частина організації або діяльності, яка може призвести до пошкодження або шкоди), а також головна подія з безпеки (втрата контролю над небезпекою, відомою як небажаний стан системи).

Потім розглядаються загрози (можлива безпосередня причина для вищої події), наслідки (наслідки події, що безпосередньо закінчується втратою або пошкодженням) і бар'єри (будь-які заходи, які вживаються проти деяких небажаних потенціалів або намірів).

Бар'єри можуть бути встановлені, як показано в таблиці нижче:

З лівої сторони (малюнок метод Bow-tie)

Превентивні заходи, які повністю усувають **загрозу** або запобігають загрози виникнення повного відновлення подій

З правої сторони (малюнок метод Bow-tie)

Заходи, які зменшують ймовірність виникнення **наслідків** розгортання сценарію події з безпеки або пом'якшують тяжкість наслідків

Модель **Bow-tie** досліджує фактори ескалації (міркування того, чому бар'єр залишається ефективним або може стати менш ефективним) всіх елементів керування ризиком, що дозволяють розподіл факторів наростання. Для повноцінної оцінки ризику за допомогою методу **Bow-tie** можуть бути застосовані додаткові атрибути, такі як ефективність бар'єрів та їх критичність.

Історія.

Походження **Bow-tie** можна віднести до злиття методології дерева помилок та подій.

У 90-х роках нафтова і газова промисловість заснувала і розробила практичне застосування **Bow-tie** як інструменту для кращого розуміння того, як управляються ризики. Переваги методології були визнані в багатьох інших галузях, включаючи оборонну, медичну, фінансову та авіаційну промисловість.

Бар'єрний підхід до ризику.

Авіаційне співтовариство в основному знайоме з моделлю професора Джеймса Різона (Prof. James Reason), яку називають «швейцарським сиром», а **Bow-tie** - це структура на основі бар'єрів, що ілюструє цей підхід. Цей метод також згадується в керівництві ICAO з управління

	SMSM / КУБП		Page / Стор.	5.2-4
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>			

безпекою польотів (Doc 9859), що стосується розуміння та оцінки контролю ризику для безпеки.

Bow-tie досягає цього, не тільки ідентифікуючи бар'єри на місці, але й розглядаючи механізми відмови від управління (як фактори ескалації). Виходячи з цих міркувань, отримуємо розуміння стратегій пом'якшення ризику компанії, а отже, і відповідного управління ресурсами безпеки польотів.

Бар'єрний підхід **Bow-tie**, хоча найчастіше використовується як проактивний інструмент оцінки ризику, також може бути корисним для реактивної класифікації подій безпеки, про що свідчать розробки з управління ризиком та оцінки ризику ARMS – Aviation Risk Management Solutions (<https://skybrary.aero/bookshelf/books/1141.pdf>).

Елементи Bow-tie

Небезпека

Якщо будете або розглядаєте модель **Bow-tie**, спочатку в цій моделі йде небезпека.



Небезпека – це потенційне джерело шкоди. Вона часто є «нормальним» аспектом в експлуатаційному середовищі і встановлює контекст і сферу застосування **Bow-tie**, наприклад, водіння автомобіля на зайнятій автостраді- це діяльність, де існують ризики.

Небезпека може бути зосереджена на:

- ✍ умов (наприклад, умови обмерзання),
- ✍ об'єкті (наприклад, інший транспортний засіб) або
- ✍ діяльності (наприклад, водіння).

Небезпеки часто є частиною звичайної експлуатаційної діяльності, а не обов'язково те, що можна або потрібно усунути. На одну небезпеку може приходитися більше однієї події, наприклад, існує низка ризикових подій, пов'язаних з керуванням на автомагістралі зі інтенсивним рухом. Як один із варіантів небезпеки можемо розглядати різке гальмування.

Небезпека – це стан, об'єкт або діяльність, що можуть призвести до травмування персоналу, пошкодження обладнання або споруд, майнових втрат або зменшення здатності виконувати призначені функції.

Керівними принципами небезпеки є:

1. В описі небезпеки розглядаються встановлення контексту і обсягу для **Bow-tie** (наприклад, визначення основних параметрів, в межах яких відбуваються наступні загрози).

	<i>SMSM / КУБП</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.2-5
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

2."Обсяг" **Bow-tie** можна порівнювати зі збільшенням або зменшенням зображення під час фотографування. Воно може бути досить широким, коли ви захоплюєте більш широку панораму або може бути досить специфічним, де ви збільшуєте область, що викликає особливе занепокоєння.

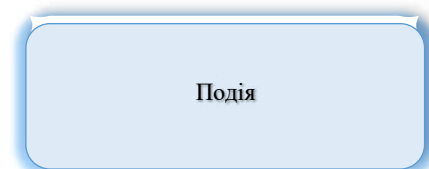
3.Логічно, для початку, зазвичай мати загальну картину. Однак, якщо ви виявите, що ви не захоплюєте рівень деталізації, який необхідний для ваших цілей, поверніться до визначення небезпеки / події та збільште їхній масштаб.

Подія (головна подія).

Подія описує точку, де ми більше не маємо адекватного контролю над небезпекою.

Зазвичай це те, що ми вважаємо небезпечним, що ще не є випадковим. Тому головні події, не будучи самими катастрофами, мають потенціал стати катастрофами, якщо нічого не зроблено для їх контролю

У взятому вище прикладі з різким гальмуванням на автомагістралі зі жвавим рухом, головна подія може бути описана як втрата контролю над автомобілем.

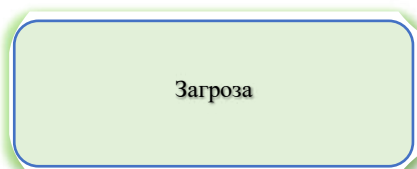


Подія – це конкретний проміжок часу, який описує втрату контролю над небезпекою. Небажаний стан системи.

Головну подію слід описати як подію втрати контролю, але в контексті небажаного стану безпеки. Визначивши це, ми можемо розглянути декілька потенційних причин втрати контролю та різних потенційних наслідків (на відміну від

розглядання лише одного фіксованого ланцюга аварії).

Загроза.



Загрози описують події, які можуть призвести до небезпечного стану, якщо вони не будуть керовані превентивними бар'єрами, засобами.

Розгляньте головну подію і задайте питання «чому» або «як» це може статися. Ці причини є загрозами і повинні бути "прямими". Необхідно мати логічний причинно-наслідковий зв'язок між

загрозою та подією. Всі повинні розуміти цей зв'язок на основі опису загрози.

У нашому прикладі різкого гальмування автомобіля на автомагістралі, загрозою було би здуття шини.

Загроза – це можлива безпосередня причина, яка може потенційно реалізувати небезпеку шляхом настання події.

Наслідки.

	<i>SMSM / КУБП</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.2-6
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

Наслідки

Наслідки описують небажані події (як правило, катастрофи, аварії та інциденти), які потенційно можуть виникнути в результаті події, якщо подія не управляється за допомогою бар'єрів другого рівня, або відновлювальних бар'єрів.

У нашому прикладі різкого гальмування автомобіля на автомагістралі з інтенсивним рухом, наслідком може бути зіткнення з іншим транспортним засобом, що призведе до серйозних травм або смертельних випадків, а також псування або повного знищення автомобіля.

Наслідки – це потенційна подія, що виникає через конкретну небезпеку, і яка безпосередньо призводить до втрати або пошкодження.

Бар'єри.

Бар'єри ми поділяємо на превентивні та відновлювальні (пом'якшуючі).

Превентивні бар'єри – це будь-які вжиті заходи, які діють проти деяких небажаних сил або намірів, з метою підтримки бажаного стану.

Відновлювальні бар'єри – це ті, які допоможуть зменшити вірогідність того, що подія розвиватиметься в наслідки, а також можуть пом'якшити тяжкість наслідків, які все ж таки будуть реалізовані.

5.2.2 SMP-02 ПРОЦЕДУРА РОЗРАХУНКУ І МОНІТОРИНГУ ІНДИКАТОРІВ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ (SPI)

5.2.2 SMP-02 SPI CALCULATION AND MONITORING PROCEDURE

Процедура розрахунку і моніторингу індикаторів з безпеки польотів (SPI)

Для оцінки ефективності управління безпекою польотів ТОВ «КСЕНА», використовують специфічні індикатори з БП (SPI-Safety Performance Indicator) та встановлюють для них цільові показники (SPT-Safety Performance Targets).

Індикаторами з БП (SPI) можуть бути експлуатаційні випадки високого рівня ризику, які слід контролювати і впливати на них за рахунок коригувань у разі перевищення попереджувальних рівнів.

Цільовий показник з БП (SPT) – це допустима відносна кількість випадків, яку визначає специфічний SPI на політ або на годину (для зручності кількість випадків може відноситися на 1000 польотів, або на 1000 годин польоту).

SPI повинні контролюватися і відслідковуватися на постійній основі. Принаймні, щомісяця відповідальний працівник оперативного підрозділу повинен здійснювати контроль результатів моніторингу та доповідати про стан SPI на нараді SAG (Група з безпеки польотів).

	SMSM / КУБП	Page / Стор.	5.2-7
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

Якщо по будь-якому SPI є інформація за попередній період, її необхідно ввести до таблиці моніторингу SPI та отримати середнє значення SPI за попередній період. Цільовий показник для SPI на наступний період визначається керівництвом підрозділу як відсоток від середнього його значення за попередній період (наприклад, 95%, 93%, ...і т.д.) Керівництво підрозділу може також прийняти інші дії щодо SPI за узгодженням з керівником з БП.

Якщо інформація щодо моніторингу кількості подій, які визначають конкретний SPI відсутня, і значення SPT встановити неможливо, у такому випадку, здійснюється тільки збір даних. Якщо дані є в наявності за період 3-6 місяців, необхідно враховуючи вірогідність настання подій на майбутній період розрахувати приблизні значення SPT з обов'язковим коригуванням у найближчий установчий період (початок наступного року).

Налаштування попереджувального рівня (Alert Level Setting)

Рівень попередження для нового періоду вимірювання (поточний рік), базується на виконанні попереднього періоду (попередній рік), а саме його точки даних Середнє (Average) та Стандартне відхилення (STDEV - Std Deviation). Три лінії попередження є: AVERAGE+1 STDEV, AVERAGE+2 STDEV and AVERAGE+3 STDEV.

Попередження (ненормальна / неприйнятна тенденція / не піддається контролю) спрацьовує, якщо виникла будь-яка із наведених нижче умов за поточний період моніторингу (поточний рік).

Коли спрацьовує попередження (потенційно високий ризик або ситуація, що не піддається контролю), очікуються відповідні подальші дії, такі як подальший аналіз для встановлення джерела та першопричини сплеску кількості випадків та будь-які необхідні дії для усунення неприйнятної тенденції.

Встановлення цільового рівня (заплановане вдосконалення):

Постановка цілі може бути менш структурованою, ніж установка рівня попередження - наприклад, новий цільовий показник (поточного року) періоду моніторингу можна запланувати на декілька відсотків нижчим (кращим), ніж середнє значення попереднього періоду.

Досягнення цілей

Наприкінці поточного року, якщо середній показник на поточний рік не перевищує встановлений цільовий рівень, то встановлена ціль покращення вважається досягнутою.

Рівні попередження та цільові рівні - Період дії:

Рівні попередження та цільових показників слід переглядати для кожного нового періоду моніторингу, виходячи із еквівалентної середньої норми попереднього періоду та STDEV, залежно від ситуації.

Заповнення таблиці моніторингу SPI

Для моніторингу SPI необхідно використовувати наступні таблиці у форматі Excel:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
	Приклад показника ефективності безпеки (SPI) СУБП (з критеріями встановлення Arlet та Target): кількість відхилень / SMS Safety Performance Indicator (SPI) Example (with Arlet and Target Setting Criteria): Number of Deviations														
1	Попередній 2021 рік / Preceding Year 2021					Поточний 2022 рік / Current year 2022				Рівні Arlet поточного року / Current Year Arlet Levels			Ціль поточного року (рядок) / Current Year Target (line)		
2	Рік 2021 Місяць / Year 2021 Month	Усього рейсів/ Total Flights	Загальна кількість відхилень/ Total number of Deviat	Коефіцієнт інцидентів / Incident Rate *	Лінія Ave (line)	Рік 2022 Місяць / Year 2022 Month	Усього рейсів/ Total Flights	Загальна кількість відхилень/ Total number of Deviat	Коефіцієнт інцидентів / Incident Rate *	Попередній рік Ave +1SD (рядок) / Preceding Year Ave +1SD (line)	Попередній рік Ave +2SD (рядок) / Preceding Year Ave +2SD (line)	Попередній рік Ave +3SD (рядок) / Preceding Year Ave +3SD (line)			
3	1	2	3	4	5	11	12	13	14	15	16	17		18	
4	Jan					Jan									
5	Feb					Feb									
6	Mar					Mar									
7	Apr					Apr									
8	May					May									
9	Jun					Jun									
10	Jul					Jul									
11	Aug					Aug									
12	Sep					Sep									
13	Oct					Oct									
14	Nov					Nov									
15	Dec					Dec									
16			Ave	6				Ave	19						
17			STDEV	7				STDEV	20						
18															
19	* Розрахунок тарифу: (на 1000 рейсів) / Rate Calculation: (per 1000 flights)					* Розрахунок тарифу: (на 1000 рейсів) / Rate Calculation: (per 1000 flights)									
20	8	9	10												
21		Ave +1SD	Ave +2SD	Ave +3SD	Цільова ціль на поточний рік 2022 — це, скажімо, покращення середнього показника на 5 % порівняно із середнім показником Average в попередньому 2021 році, який становить: / 2022 Current Year Target is say 5 % Average rate improvement over the Average rate the precedent year 2021 which is:									21	
22															

В даних таблицях подані значення за минулий та поточний роки.

Таблиця за минулий рік має 5 стовбців (1-5) та додаткові значення (6-10):

- 1 Year 2021 Month – назва місяця попереднього року, наприклад, jan
- 2 Total Flights – кількість рейсів по місяцях, наприклад, _____ (рейсів). За необхідністю, замість польотів можливо вказувати льотні години
- 3 Total Number of Deviations – кількість відхилень (подій) протягом періоду 1 місяця, наприклад, _____.
- 4 Incident Rate – рейтинг інциденту, з розрахунку: кількість відхилень (за місяць) помножити на 1000 (польотів) і поділити на кількість польотів (за місяць), наприклад, рейтинг у січні _____ x1000: _____ = _____.
- 5 Ave (line) – середнє значення рейтингу інциденту відображається у всіх активних строках місяців для побудови лінії на графіку SPI
- 6 Ave - середнє значення рейтингу інциденту, що розраховується: сума всіх значень рейтингу інциденту поділена на 12 (місяців), наприклад, у 2021 = 0,____.
- 7 STEDEV – стандартне відхилення (за формулою в Excel), наприклад, у 2021 році = 0, _____.

	SMSM / КУБП	Page / Стор.	5.2-9
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

8 Ave +1SD – сума середнього значення рейтингу інциденту та одного стандартного відхилення, наприклад, 0, __ .

9 Ave +2SD – сума середнього значення рейтингу інциденту та двох стандартних відхилень, наприклад, 0, ____.

10 Ave +3SD – сума середнього значення рейтингу інциденту та трьох стандартних відхилень, наприклад, 0, __ .

Таблиця поточного року складається з восьми стовбців (11-18) та додаткових значень (19-21):

11 Year 2022 Month – назва місяця поточного року, наприклад, jan

12 Total Flights – кількість польотів по місяцях, наприклад, _____ у 2022 році. За необхідністю, замість польотів можливо вказувати льотні години

13 Total Number of Deviations – кількість відхилень (подій) протягом періоду 1 місяця, наприклад, ____ у 2022 році

14 Incident Rate – рейтинг інциденту, з розрахунку: кількість відхилень (за місяць) помножити на 1000 (польотів) і поділити на кількість польотів (за місяць), наприклад, рейтинг у січні 2020 = 0, ____.

15 Preceding Year Ave + 1 SD (line) – сума середнього значення рейтингу інциденту та одного стандартного відхилення, відображається у всіх активних строках для побудови лінії на графіку SPI

16 Preceding Year Ave + 2 SD (line) – сума середнього значення рейтингу інциденту та двох стандартних відхилень, відображається у всіх активних строках для побудови лінії на графіку SPI

17 Preceding Year Ave + 3 SD (line) – сума середнього значення рейтингу інциденту та трьох стандартних відхилень, відображається у всіх активних строках для побудови лінії на графіку SPI

18 Current Year Target (line) – цільовий показник, за який береться середнє значення рейтингу інциденту за минулий рік

19 Ave - середнє значення рейтингу інциденту, що розраховується: сума всіх значень рейтингу інциденту поділена на 12 (місяців), наприклад, у 2021 = 0, ____ .

20 STEDEV – стандартне відхилення (за формулою в Excel), наприклад, у 2021 році = 0, ____.

21 2022 Current Year TARGET is say 5% Average rate improvement over the Average rate for the preceding year 2021 which is:

Значення розрахунку поточного цільового показника (SPT) для SPI, який розраховується за формулою: кількість відсотків з урахуванням покращення, наприклад, на 5% (100-5=95)

	SMSM / КУБП	Page / Стор.	5.2-10
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

поділене на 100 (відсотків) та помножене на середнє значення рейтингу інциденту за минулий рік: $95:100 \times 0,12 = .$ (приблизно) 0,12

Після внесення даних до таблиці можна побудувати графік моніторингу SPI, використовуючи інструмент «Вставка-Діаграми» на панелі інструментів у Excel. Приклад графіку наведений на початку даної процедури.

5.2.3 SMP-03 ПРОЦЕДУРА ПОДАННЯ ПОВІДОМЛЕНЬ З БП ДЛЯ ПОСТАЧАЛЬНИКІВ ПОСЛУГ

5.2.3 SMP-04 SERVICE PROVIDER'S SAFETY REPORT SUBMISSION

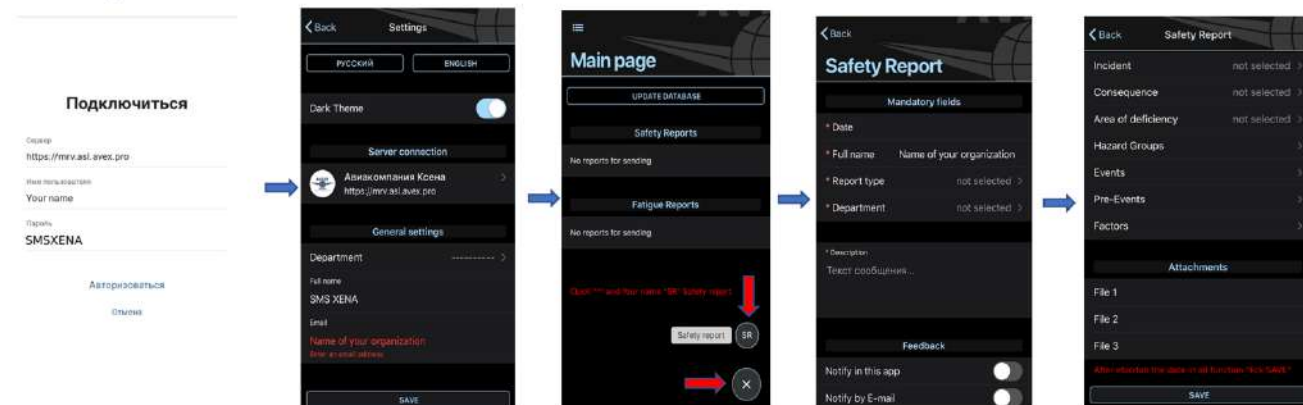
"XENA" LLC SAFETY MANAGEMENT SYSTEM How to submit a report to the ASL SMS database (Out base Provider)



Login (логін):
Your name
Password (пароль):
SMS XENA

<https://mrv.asl.avex.pro>

ASL Mobile in
AppStore or Play Market



ПРИМІТКА:

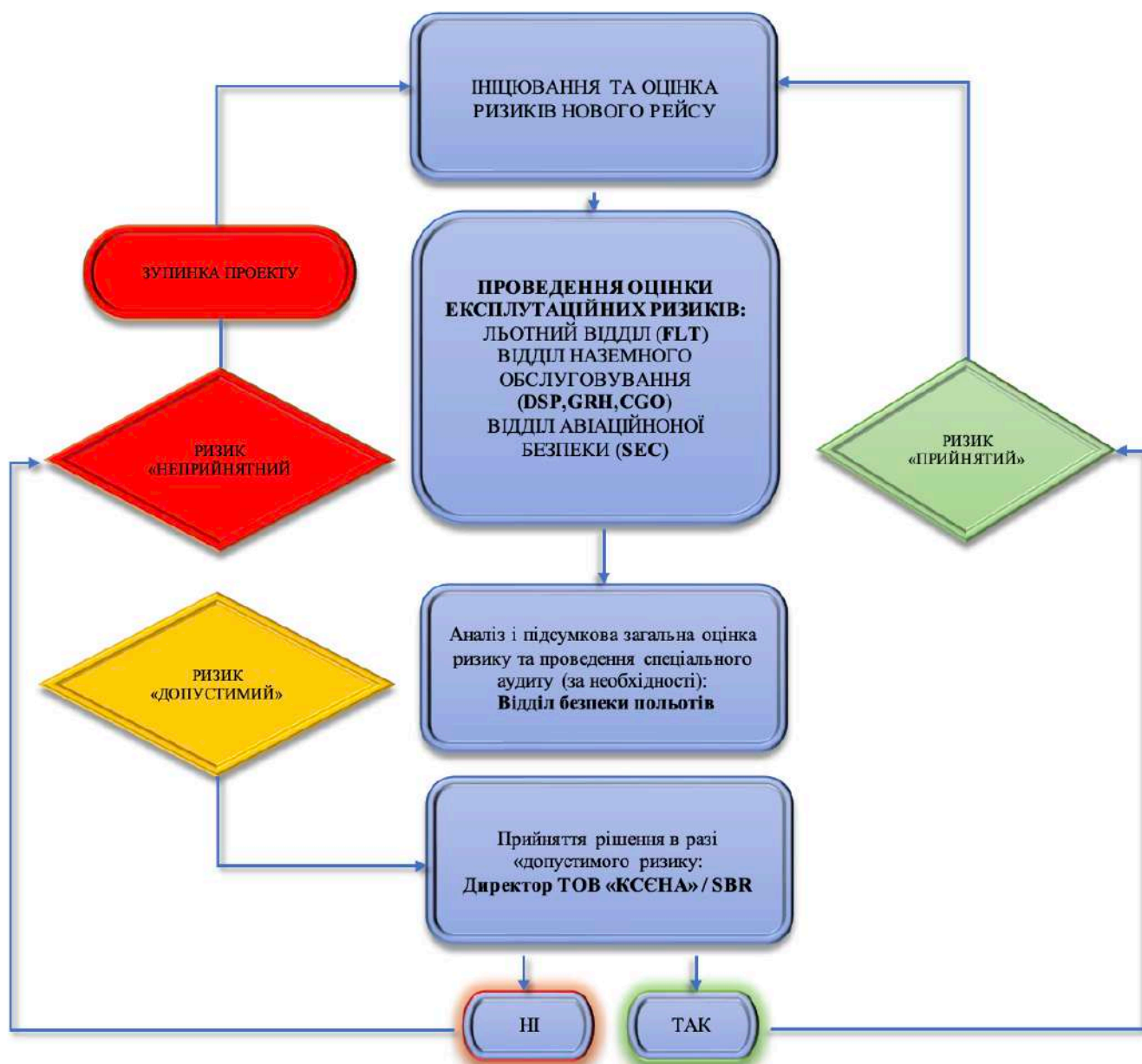
Після збереження звіту про безпеку необхідно перейти на «Головну сторінку» та надіслати звіт

NOTE:

After safety report saving you should go to the "Main Page" and send your report

5.2.4 SMP-04 АЛГОРИТМ ОЦІНКИ РИЗИКУ НОВИХ РЕЙСІВ

5.2.4 SMP-04 ALGORITHM OF RISK ASSESSMENT OF NEW FLIGHTS



	SMSM / КУБП	Page / Стор.	5.2-12
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

5.2.5 SMP-05 ПРОЦЕДУРА РОЗСЛІДУВАННЯ

5.2.5 SMP-05 INVESTIGATION PROCEDURE

<i>Etap / Stage</i>	<i>Заходи / Remark</i>
<i>Рішення про початок розслідування / Decision to open an investigation</i>	⊙ Створити слідчу групу. / <i>Create an investigative team.</i>
<i>Планування діяльності / Activity planning</i>	⊙ Визначити та розбити діяльність. / <i>Identify and break down activities.</i> ⊙ Визначити потреби дослідження. / <i>Identify research needs.</i>
<i>Збір даних / Data collection</i>	⊙ Збирати докази про подію. Можна використовувати такі відповідні джерела: / <i>Collect evidence of the event. You can use the following appropriate sources:</i> ■ Фізичне обстеження; / <i>Physical examination;</i> ■ Документація та файли; / <i>Documentation and files;</i> ■ Інтерв'ю з залученими особами; / <i>Interviews with stakeholders;</i> ■ Спостереження за діями; / <i>Monitoring of actions;</i> ■ Симуляції; / <i>Simulations;</i> ■ Експертна консультація; / <i>Expert consultation;</i> ■ База даних з безпеки. / <i>Security database.</i>
<i>Ідентифікація сценарію / Script identification</i>	⊙ Визначити / реконструювати сценарій. / <i>Identify / reconstruct the script.</i>
<i>Аналіз сценаріїв/ Scenario analysis</i>	⊙ Аналіз фактів, визначення причин та виявлення пов'язаних з ними небезпек. / <i>Analysis of facts, identification of causes and identification of associated hazards.</i> ⊙ Інтегрувати всі елементи розслідування. / <i>Integrate all elements of the investigation.</i>
<i>Оцінка ризиків / Risk assessment</i>	⊙ Визначити рівень ризику та оцінити прийнятність ризиків. / <i>Determine the level of risk and assess the acceptability of risks.</i>
<i>Аналіз ризиків / аналіз зменшення ризиків / Risk analysis / risk reduction analysis</i>	⊙ Визначення та оцінка контролю / пом'якшення ризиків. / <i>Identification and assessment of risk control / mitigation.</i>
<i>Корекція / попередження / Correction / warning</i>	⊙ Визначити коригувальні / профілактичні дії. / <i>Identify corrective / preventive actions.</i>
<i>Безпека зв'язку / Communication security</i>	⊙ Повідомляти результати розслідування всім зацікавленим особам. / <i>Communicate the results of the investigation to all interested parties.</i>
<i>Завершення розслідування / Completion of the investigation</i>	⊙ Закрийте та архівуйте файл. / <i>Close and archive the file.</i>

	<i>SMSM / КУБП</i>	<i>Page / Стор.</i>	5.2-13
	<i>Додатки. Форми і процедури СУБП / Appendixes.SMS forms and procedures</i>		

НАВМИСНО НЕЗАПОВНЕНА СТОРІНКА / INTENTIONALLY LEFT BLANK