

# **Методические рекомендации территориальным органам Росавиации по проверкам СУБП поставщиков услуг**

# **Часть I. Эксплуатанты**

**Оглавление**

[**Раздел 1 Общие положения** 6](#_Toc24548482)

[1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения 6](#_Toc24548483)

[1.2 Структура методических рекомендаций 6](#_Toc24548484)

[1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП 9](#_Toc24548485)

[1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству 12](#_Toc24548486)

[**Раздел 2 Контрольные вопросы проверки эксплуатантов** 14](#_Toc24548487)

[2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 14](#_Toc24548488)

[2.1.1 Обязательства руководства 17](#_Toc24548493)

[2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 17](#_Toc24548493)

[2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 21](#_Toc24548498)

[2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 22](#_Toc24548500)

[2.1.5 Документация по СУБП 25](#_Toc24548504)

[2.2.Управление рисками для безопасности полетов 28](#_Toc24548508)

[2.2.1 Выявление факторов опасности 28](#_Toc24548509)

[2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 33](#_Toc24548515)

[2.3.Обеспечение безопасности полетов 36](#_Toc24548519)

[2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 36](#_Toc24548520)

[2.3.2 Управление изменениями 42](#_Toc24548527)

[2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 43](#_Toc24548529)

[2.4. Популяризация вопросов безопасности полетов 44](#_Toc24548531)

[2.4.1 Подготовка кадров и обучение 44](#_Toc24548532)

[2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов 45](#_Toc24548534)

[2.5 Э-ОЛР «Организация летной работы» 47](#_Toc24548537)

[2.5.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 47](#_Toc24548538)

[2.5.2 Выявление факторов опасности 48](#_Toc24548540)

[2.5.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 52](#_Toc24548545)

[2.5.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 55](#_Toc24548549)

[2.5.5 Постоянное совершенствование СУБП 58](#_Toc24548553)

[2.5.6 Подготовка кадров и обучение 59](#_Toc24548555)

[2.6. Э–ДСП «Диспетчерское обеспечение полетов» 60](#_Toc24548557)

[2.6.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 60](#_Toc24548558)

[2.6.2 Выявление факторов опасности 61](#_Toc24548560)

[2.6.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 64](#_Toc24548564)

[2.6.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 67](#_Toc24548568)

[2.6.5 Постоянное совершенствование СУБП 70](#_Toc24548572)

[2.6.6 Подготовка кадров и обучение 71](#_Toc24548574)

[2.7 Э–ПЛГ «Поддержание летной годности» 72](#_Toc24548576)

[2.7.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 72](#_Toc24548577)

[2.7.2 Выявление факторов опасности 73](#_Toc24548579)

[2.7.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 77](#_Toc24548584)

[2.7.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 80](#_Toc24548588)

[2.7.5 Постоянное совершенствование СУБП 83](#_Toc24548592)

[2.7.6 Подготовка кадров и обучение 84](#_Toc24548594)

[2.8 Э–КАБ «Организация работы кабинного экипажа» 85](#_Toc24548596)

[2.8.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 85](#_Toc24548597)

[2.8.2 Выявление факторов опасности 86](#_Toc24548599)

[2.8.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 89](#_Toc24548603)

[2.8.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 92](#_Toc24548607)

[2.8.5 Постоянное совершенствование СУБП 95](#_Toc24548611)

[2.8.6 Подготовка кадров и обучение 96](#_Toc24548613)

[2.9 Э–ОНО «Организация наземного обслуживания» 97](#_Toc24548615)

[2.9.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 97](#_Toc24548616)

[2.9.2 Выявление факторов опасности 98](#_Toc24548618)

[2.9.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 101](#_Toc24548622)

[2.9.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 104](#_Toc24548626)

[2.9.5 Постоянное совершенствование СУБП 107](#_Toc24548630)

[2.9.6 Подготовка кадров и обучение 108](#_Toc24548632)

[2.10 Э ОГП «Организация грузовых перевозок» 109](#_Toc24548634)

[2.10.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов 109](#_Toc24548635)

[2.10.2 Выявление факторов опасности 110](#_Toc24548637)

[2.10.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 113](#_Toc24548641)

[2.10.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 116](#_Toc24548645)

[2.10.5 Постоянное совершенствование СУБП 119](#_Toc24548649)

[2.10.6 Подготовка кадров и обучение 120](#_Toc24548651)

[**Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке** 121](#_Toc24548653)

[**Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему** 125](#_Toc24548654)

[4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 125](#_Toc24548655)

[4.1.0 Основные положения 125](#_Toc24548656)

[4.1.1 Обязательства руководства 126](#_Toc24548657)

[4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности   
полетов. 132](#_Toc24548661)

[4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 137](#_Toc24548666)

[4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 139](#_Toc24548668)

[4.1.5 Документация по СУБП 141](#_Toc24548672)

[4.2 Управление рисками для безопасности полетов 145](#_Toc24548676)

[4.2.0 Основные положения 145](#_Toc24548677)

[4.2.1 Выявление факторов опасности 148](#_Toc24548678)

[4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 154](#_Toc24548684)

[4.3 Обеспечение безопасности полетов 159](#_Toc24548688)

[4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности   
полетов 159](#_Toc24548689)

[4.3.2 Управление изменениями 167](#_Toc24548696)

[4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 169](#_Toc24548698)

[4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов 171](#_Toc24548700)

[4.4.0 Основные положения 171](#_Toc24548701)

[4.4.1 Подготовка кадров и обучение 176](#_Toc24548702)

[4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов 178](#_Toc24548704)

[**Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах**](#_Toc24548482) 180

**Список используемых сокращений**

|  |  |
| --- | --- |
| АП – | Авиационное происшествие |
| АТ – | Авиационная техника |
| АУЦ – | Авиационный учебный центр |
| БП – | Безопасностью полетов |
| ВК – | Воздушный кодекс |
| ВС – | Воздушное судно |
| ВПП – | Взлетно-посадочная полоса |
| ГА – | Гражданская авиация |
| ДСП – | Диспетчерское обеспечение полетов |
| ИАТА – | Международная ассоциация воздушного транспорта |
| ИКАО – | Международная организация гражданской авиации |
| КАБ – | Организация работы кабинного экипажа |
| КВП – | Контрольный вопрос проверки |
| Кэфф – | Коэффициент эффективности |
| МР – | Методические рекомендации |
| МТУ – | Межрегиональное территориальное управление Росавиации |
| НЛГ – | Нормы летной годности |
| ОГП – | Организация грузовых перевозок |
| ОЛР – | Организация летной работы |
| ОНО – | Организация наземного обслуживания |
| ПРАПИ-98 – | Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов |
| ПЛГ – | Поддержание летной годности |
| РУБП – | Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc. 9859) |
| РФ – | Российская Федерация |
| СДС – | Система добровольных сообщений |
| СУБП – | Система управления безопасностью полетов |
| ТО – | Техническое обслуживание и ремонт |
| ФАВТ – | Федеральное агентство воздушного транспорта |
| ФАП – | Федеральные авиационные правила |
| ФО – | фактор опасности |
| Э – | эксплуатанты |
| IATA – | International Air Transport Association (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта) |
| ICAO – | International Civil Aviation Organization (Международная организация ГА) |
| SARPs – | Standard and Recommended Practices (Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО) |
| TNA – | Training needs analysis (Анализ потребностей в обучении) |

# **Раздел 1 Общие положения**

Данный раздел содержит положения, являющиеся общими для методических рекомендаций по проведения проверок следующих поставщиков услуг:

1. осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее - Эксплуатанты);
2. операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации (ГА) (далее – Операторы аэродромов);
3. осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов (ВС) (далее –Организации по техническому обслуживанию (ТО);
4. образовательных организаций и организаций, осуществляющих подготовку пилотов гражданских ВС (далее – Авиационные учебные центры (АУЦ).

В настоящем издании методических рекомендаций (далее – МР) используются нормативные акты воздушного законодательства Российской Федерации, приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, технические руководства и циркуляры ИКАО, документы IATA и других международных организаций, с учетом изменений, действующих на момент утверждения методических рекомендаций.

Конкретные перечни нормативных документов, используемых в методических рекомендациях по проверкам каждого поставщика услуг, приведены в разделах 5 МР.

## **1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения**

* + 1. Методические рекомендации по проведению проверки поставщика услуг разработаны с целью предоставить проверяющему перечень контрольных вопросов и указаний или рекомендаций по их использованию для обеспечения полноценной проверки соответствия системы управления безопасностью полетов (СУБП) требованиям воздушного законодательства РФ, а также для оценки эффективности СУБП с учетом уровня внедрения лучших международных практик в области управления безопасностью полетов (БП).
    2. Структура МР описана в п. 1.2.
    3. Проверка СУБП проводится в рамках проверки поставщика услуг на соответствие сертификационным требованиям в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Российской Федерации. Проверка выполняется с использованием контрольных вопросов проверки (далее - КВП), содержащихся в настоящих МР.
    4. Принципы формирования и использования КВП поясняются в 1.3.

## **1.2 Структура методических рекомендаций**

1. Структурно **МР** состоят из 4-частей:

* Часть I Эксплуатанты;
* Часть II Операторы аэродромов;
* Часть III Организации по ТО;
* Часть IV Авиационные учебные центры.

Каждая часть состоит из пяти разделов:

* Раздел-1 Общие положения;
* Раздел-2 Контрольные вопросы проверки;
* Раздел-3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке;
* Раздел-4 Дополнительные рекомендации;
* Раздел-5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах.

1. Раздел 1 «Общие положения» каждой части является универсальным и одинаковым во всех частях МР. Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержат контрольные вопросы и дополнительные рекомендации по проведению проверки, разработанные применительно к каждому из поставщиков услуг с учетом соответствующих нормативных документов и особенности их деятельности.
2. Раздел 2«Контрольные вопросы проверки» каждой из частей содержит КВП для соответствующего поставщика услуг и содержат ссылки на документы российского или международного законодательства, применительно к виду деятельности поставщика услуг.
3. В разделе 3 приведены указания по подведению итогов проверки и оформлении ее результатов в виде Отчета о проверке.
4. Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержит рекомендации, которые проверяющий может использовать для более полной, детальной и объективной оценки соответствия СУБП поставщика услуг положениям данного КВП.
5. В разделе 5 приведен список нормативных документов, которые должны использоваться при проведении проверки данного поставщика услуг.
6. В МР реализован подход к оценке СУБП, принятый в международной практике: Оценка проводится по каждому элементу концептуальных рамок СУБП ИКАО. Согласно Добавления 2 Приложения 19 к Конвенции о международной ГА концептуальные рамки содержат 4 компонента и 12 элементов.

|  |  |
| --- | --- |
| **Компонент 1** | **1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов** |
| Элементы | 1.1. Обязательства руководства. |
| 1.2. Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов. |
| 1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов |
| 1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки. |
| 1.5. Документация по СУБП. |
| **Компонент 2** | **2. Управление рисками для безопасности полетов.** |
| Элементы | 2.1. Выявление источников опасности. |
| 2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов. |
| **Компонент 3** | **3. Обеспечение безопасности полетов.** |
| Элементы | 3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов. |
| 3.2. Осуществление изменений. |
| 3.3. Постоянное совершенствование СУБП. |
| **Компонент 4** | **4. Популяризация вопросов безопасности полетов.** |
| Элементы | 4.1. Обмен информацией о безопасности полетов. |
| 4.2. Подготовка кадров и обучение. |

1. Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и раздел 4 «Дополнительные рекомендации» разделены на подразделы и параграфы, имеющие названия, которые соответствуют компонентам (подразделы) и элементам (параграфы) концептуальных рамок СУБП ИКАО.
2. Каждый параграф Раздела 2 «Контрольные вопросы проверки содержит КВП, используемые при проверке конкретного элемента СУБП.
3. В соответствующих параграфах раздела 4 «Дополнительные рекомендации» содержатся дополнительные рекомендации по проведению проверки в рамках КВП.
4. Для удобства использования каждый КВП и соответствующие ему дополнительные рекомендации имеют перекрестные гиперссылки.
5. В начале каждого подраздела и каждого параграфа Раздела 4 приводится кратко основное содержание компонента и элемента в соответствии с SARPs и рекомендациями ИКАО, опытом реализации СУБП в авиапредприятиях-поставщиках услуг. Отдельные аспекты СУБП, которые могут вызывать затруднения при разработке и внедрении, и, соответственно, при проверке, поясняются более подробно.

## **1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП**

* + 1. Каждый КВП относится только к одному из элементов СУБП ИКАО.
    2. Применяемые КВП имеют один из двух статусов: «Требование» или «Рекомендация». Проверка должна начинаться с КВП со статусом «Требование».
    3. КВП, имеющие статус «Требование», предназначены для проверки соответствия СУБП поставщика услуг воздушному законодательству РФ. Эти КВП содержат ссылки на нормативные документы ГА РФ. На КВП со статусом «Требование» проверяемый поставщик услуг обязан представить проверяющему соответствующие доказательства выполнения требований воздушного законодательства РФ.
    4. Результаты проверок по КВП со статусом «Требование» используются проверяющим для вывода о соответствии или несоответствии СУБП поставщика услуг сертификационным требованиям. При проведении проверки по КВП со статусом «Требование» проверяющий должен оперировать только ссылками на нормативные правовые акты Российской Федерации.
    5. КВП, имеющие статус «Рекомендация» предназначены для оценки уровня внедрения в СУБП передовых международных практик, прежде всего Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs). Эти КВП содержат ссылки на соответствующие международные документы. Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» проводится, как правило, в отношении тех поставщиков услуг, СУБП которых получила оценку проверяющего «Соответствует». По КВП со статусом «Рекомендация» проверяющий может предложить проверяемому поставщику услуг продемонстрировать реализацию мероприятий и решений, предусмотренных документами ИКАО или других международных организаций, если это применимо для соответствующего поставщика услуг.
    6. Объем проверки по КВП со статусом «Рекомендация» (выборочная или полная проверка) определяется проверяющим в каждом конкретном случае.
    7. Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» может быть проведена в случае, если проверяющий имеет сомнения в достаточности или эффективности реализуемых поставщиком услуг мероприятий, предусмотренных требованиями воздушного законодательства РФ, ссылки на которые включены в КВП со статусом «Требование». В этом случае проверка по КВП со статусом «Рекомендация» используется с целью получения от поставщика услуг дополнительных сведений и доказательств, которые могут быть приняты проверяющим в зачет выполнения требований нормативно-правовых актов, ссылки на которые имеются в КВП со статусом «Требование».
    8. Результаты проверки по КВП со статусом «Рекомендация» используются для повышения общего рейтинга (оценки эффективности) СУБП поставщика услуг (см. пункт 1.3.5 МР) и планирования будущих проверок поставщика услуг в соответствии с законодательством РФ.
    9. Структура КВП, единая для всех поставщиков услуг, приведена на рис. 1.



Рисунок 1. Структура КВП

Поле 1 – Порядковый номер КВП по сквозной нумерации КВП данного поставщика услуг;

Поле 2 – Уникальный индекс КВП (см. п. 1.3.10);

Поле 3 – Статус КВП («Требование» или «Рекомендация»);

Поле 4 – Основной текст КВП, содержащий краткое описание (сущность) вопроса, подлежащего проверке;

Поле 5 – Ссылки на документы, послужившие основанием КВП. Ссылка содержит сокращенное наименование документа (с учетом перечня документов, приведенного в приложении 2) и указание на пункт (раздел, подраздел) этого документа;

Поле 6 – Действия проверяющего, необходимые для выполнения проверки соответствия данному КВП. В этом поле проводится краткий перечень действий (мероприятий, решений), которые должен (может) предпринять поставщик услуг в рамках СУБП, и по которым ожидается оценка со стороны проверяющего. В конце поля содержится гиперссылка на дополнительные рекомендации проверяющему по проведению проверки;

Поле 7 – Отметка проверяющего по факту документирования условия КВП;

Поле 8 – Отметка проверяющего по факту внедрения условия КВП;

Поле 9 – Ссылки на документы поставщика услуг, подтверждающие выполнение требования или рекомендации КВП (заполняется проверяющим). Поле не должно содержать формального перечисления принятых поставщиком документов. Каждая ссылка на документ должна сопровождаться комментарием проверяющего, точно указывающим на то, что проверяемый вопрос был изучен и представлены доказательства выполнения;

Поле 10 – Текст по факту выявления несоответствий или замечаний проверяющего (заполняется проверяющим). Каждое замечание должно сопровождаться комментарием, содержащим доказательства того, что поставщиком услуг не выполняется соответствующее требование (рекомендация);

Поле 11 - Комментарий поставщика услуг по существу проверки по данному КВП (заполняется поставщиком услуг).

* + 1. Каждый КВП эксплуатанта имеет уникальный буквенно-цифровой индекс, как показано на рисунке 2.

**Э-ОЛР-1.5-1**

Рисунок 2. Формирование индекса КВП

1. Первая буква указывает тип поставщика услуг:

Э – эксплуатант;

А – оператор сертифицированного аэродрома;

Т – организации по ТО;

У – АУЦ.

1. КВП эксплуатантов имеют дополнительные индексы в связи с наличием «сквозных требований» - описывающих внедрение СУБП во все аспекты деятельности:

Э-ОЛР – «Организация летной работы»;

Э-ДСП – «Диспетчерское обеспечение полетов»;

Э-ПЛГ – «Поддержание летной годности»;

Э-КАБ «Организация работы кабинного экипажа»;

Э-ОНО «Организация наземного обслуживания»;

Э-ОГП «Организация грузовых перевозок».

1. Следующие за буквами цифры (3) имеют следующее значение.

Первая цифра обозначает принадлежность КВП к компонентам, а вторая к элементам СУБП (см. таблицу в пункте 1.2.7 МР).

1. Четвертая цифра указывает порядковый номер КВП, относящийся к данному элементу.

Например, если КВП имеет индекс Э-ОЛР-1.5-1 означает, что это КВП относится к проверке организации летной работы эксплуатанта, относящийся к первому компоненту «Политика и цели обеспечения БП», к пятому элементу «Документация по СУБП» этого компонента, это первый по порядку КВП.

## **1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству**

* + 1. В процессе оценки выполнении каждого конкретного КВП проверяющий должен знакомиться с методами, системами или процедурами, которые поставщик услуг использует или намеревается использовать для обеспечения соблюдения правил, требований, положений руководств, наличие которых является обязательным (например, руководство по производству полетов, руководство по деятельности и т.п.). Основная цель проверки функционирования СУБП – подтвердить соблюдение и эффективность принятых поставщиком услуг методов, систем или процедур для демонстрации соблюдения им требований нормативных правовых актов Российской Федерации и достижения целевых уровней безопасности полетов.

Для этих целей проверяющий должен использовать такие формы контроля, как изучение представленных поставщиком услуг документов, осмотры воздушных судов и объектов инфраструктуры, проведение собеседований с работниками поставщика услуг. Могут быть использованы другие формы контроля, позволяющие получать объективные данные об эффективности СУБП проверяемого поставщика услуг (например, изучение статистических данных; получение и изучение документов от других организаций, чья деятельность связана с проверяемым поставщиком услуг; активность участия поставщика услуг в национальных или международных объединениях (ассоциациях, рабочих группах) по вопросам безопасности полетов и т.п.).

Дополнительные пояснения и рекомендации по проверке включены раздел 4 МР.

* + 1. Выполнение требования или рекомендации оценивается по двум параметрам; «Документировано» и «Внедрено».
    2. Требование или рекомендация считается документированной, если поставщик демонстрирует выполнение всех нижеперечисленных положений:

а) в нормативных документах поставщика услуг четко прописана обязательность выполнения данного требования или рекомендации;

б) указаны должностные лица, ответственные за их выполнение;

в) документ утвержден в установленном порядке и является действующим;

г) документ оформлен в соответствии с принятым поставщиком стандартом оформления локальных нормативных актов;

д) содержание документа доведено до работников в части касающейся.

* + 1. Требование или рекомендация считается полностью внедренной, если поставщик услуг может подтвердить их выполнение в полном объеме с помощью документов, протоколов, отчетов по выполненным мероприятиям и т.д., а также продемонстрировать выполнение требуемой процедуры СУБП на реальном примере.
    2. Требование или рекомендация считается частично внедренной и требующей корректировки, если выполнение требования или рекомендации обеспечивается по оценке проверяющего не менее, чем на 50%, при условии, что все требования (рекомендации) документированы.
    3. Оценка соответствия требованию или рекомендации осуществляется по единому алгоритму в соответствии с таблицей 1.

**Таблица 1 Критерии оценки соответствия требованиям и рекомендациям**

|  |  |
| --- | --- |
| **Степень выполнения требования/рекомендации** | **Оценка соответствия** |
| Документировано, внедрено | Соответствует |
| Документировано, внедрено частично, требует корректировки | Соответствует, требует корректировки |
| Документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Внедрено, не документировано | Не соответствует |
| Не документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Не проверялось | Не учитывается в оценке |

* + 1. Указания по оформлению результатов проверки, оценке эффективности СУБП и оформлению отчета по проверке приведены в Разделе 3.

# **Раздел 2 Контрольные вопросы проверки эксплуатантов**

# **2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

## **2.1.1 Обязательства руководства**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 1** | **Э-1.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант утверждает Политику обеспечения БП которая:  а) содержит указание на приоритет вопросов обеспечения безопасности полетов в деятельности эксплуатанта;  б) содержит механизмы оценки и предоставления ресурсов, необходимых для реализации Политики в области безопасности полетов;  в) доводится до сведения всех сотрудников организации. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП – 246 п. 35 | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие Политики эксплуатанта в области БП, в которой содержатся сведения о приверженности организации безопасности полетов (приоритет в области БП), а также сведения о предоставлении ресурсов, необходимых для ее реализации. 2. Политика должна быть утверждена руководителем эксплуатанта (допускается, что Политика утверждена как самостоятельный документ, а также как составная часть документации по управлению безопасностью полетов). 3. Проверяется размещение Политики в общедоступных местах (информационные стенды, корпоративные сайты, экземпляры в офисных помещениях, брифингах и т.д.). 4. Проверяются записи ознакомления работников с Политикой в области БП (листы ознакомления, записи, включая результаты ознакомления с данным документом в информационных системах, рассылках и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_Э_1.1-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 2** | **Э-1.1-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Политика обеспечения БП эксплуатанта содержит следующие сведения:  а) о формировании и поддержании в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;  б) о системе представления данных о безопасности полетов;  в) об обстоятельствах, при которых к работникам эксплуатанта не будут приниматься дисциплинарные меры;  д) виды поведения работников при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимы. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 1.1; РУБП ИКАО п. 9.3.4.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Проверяется наличие в Политике в области БП следующих сведений:   1. Информация о развитии в компании позитивной культуры БП. 2. Сведения о системе представления данных о безопасности полетов, с тем чтобы поощрять представление информации о проблемах безопасности полетов. 3. Информация для персонала с описанием обстоятельств и условий, гарантирующих неприменение дисциплинарных мер по отношению к ним (возможно указание данных сведений при описании системы представления данных). 4. Политика эксплуатанта описывает виды поведения работников, которые считаются недопустимыми (сокрытие авиационных событий, нарушение законодательства РФ и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация_Э_1.1-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 3** | **Э-1.1-3** | | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант определяет и утверждает цели (показатели эффективности) в области безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п. 9.3.4.7 | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Проверяется наличие утвержденных целей (показателей эффективности) эксплуатанта в области безопасности полетов (могут быть как включены в текст Политики в области безопасности полетов, так и утверждаться отдельным документом эксплуатанта) 2. Эксплуатантом осуществляется мониторинг целей (показателей эффективности) в области безопасности полетов (установлена периодичность их оценки/расчета). ([**МР**](#_Рекомендация_Э_1.1-3)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

## **2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 4** | **Э-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант назначает руководителя организации, который:  а) организует и контролирует осуществление деятельности эксплуатанта в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, сертификатом эксплуатанта и руководствами эксплуатанта;  б) внедряет и обеспечивает функционирование системы управления безопасностью полетов эксплуатанта. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП – 246 п.8, ФАП-128 п.5.6 | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования СУБП эксплуатанта. 2. Документ(ы) должен(ы) содержать сведения о том, что руководитель несет ответственность (организует/контролирует) деятельность в соответствии с законодательством РФ, сертификатом эксплуатанта и руководствами эксплуатанта. 3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. 4. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем эксплуатанта своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_Э_1.2-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 5** | **Э-1.2-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант назначает руководителя организации, который имеет полномочия для распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п. 9.3.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Внедрение данной рекомендации в деятельности компании подтверждается решениями руководителя, направленными на обеспечение безопасности полетов. 2. Документ(ы) должен(ы) содержать сведения о том, что руководитель имеет полномочия для обеспечения планирования и распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП. 3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. ([**МР**](#_Рекомендация_Э_1.2-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 6** | **Э-1.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант определяет обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-1.2-1*](#_ОЛР_1.2-1)*,* [*Э-ДСП-1.2-1*](#_ДСП_1.2-1)*,* [*Э-ПЛГ-1.2-1*](#_ПЛГ_1.2-1)*,* [*Э-КАБ-1.2-1*](#_КАБ_1.2-1)*,* [*Э-ОНО-1.2-1*](#_ОНО_1.2-1)*,* [*Э-ОГП-1.2-1*](#_ОП_1.2-1)*)* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п.9., ФАП-128 п.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие у эксплуатанта документов, определяющих:  - организационную структуру, утвержденную руководством эксплуатанта;  - функциональное и непосредственное подчинение;  - должностные лица из числа руководителей, обеспечивающие функции управления безопасностью полетов, организации системы управления качеством, подчиняющиеся непосредственно руководителю эксплуатанта и являющиеся независимыми от сферы производственной деятельности эксплуатанта;  - документацию с описанием ответственности руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование системы управления безопасностью полетов по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС (летная, техническая, наземная, и далее в соответствии со структурой компании).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. ([**МР**](#_Требования_Э_1.2-3)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 7** | **Э-1.2-4** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант назначает руководителей, которые в рамках своей непосредственной деятельности имеют полномочия принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п.1.2. РУБП ИКАО п. 9.3.5.9. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(ы) должен(ы) содержать сведения о том, что в руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для безопасности полетов. 2. В системе документации по управлению рисками имеются сведения о том, какие риски эксплуатант считает неприемлемыми. 3. В системе управления безопасностью полетов есть документальные доказательства (к примеру: сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению безопасностью полетов, анализы рисков и т.д.) и отметки о том, что руководители эксплуатанта принимают решение относительно приемлемости рисков. ([**МР**](#_Рекомендация_Э_1.2-4)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 8** | **Э-1.3-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант назначает должностное лицо, в обязанности которого входит обеспечение исполнения функций по управлению безопасностью полетов, а квалификация соответствует следующим требованиям нормативных актов РФ:  а) имеет практический опыт по организации подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации не менее пяти лет;  б) имеет опыт расследования авиационных происшествий, инцидентов;  в) знает воздушное законодательство в области подготовки и выполнения полетов, поддержания летной годности гражданских воздушных судов, расследования авиационных происшествий и инцидентов, требований к авиационному персоналу, системам управления безопасности полетов, а также ознакомлен с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых эксплуатант осуществляет деятельность. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-246 п. 9, 11, ФАП-128 п. 5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. В организационно-распорядительной документации эксплуатанта, имеются сведения о назначении руководителя, ответственного за контроль функционирования системы управления безопасностью полетов. 2. Руководитель по управлению безопасностью полетов подчиняется непосредственно руководителю эксплуатанта) и является независимыми от сферы производственной деятельности эксплуатанта. 3. Проверка отметок об ознакомлении руководителя с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. 4. У эксплуатанта есть документальные подтверждения об исполнении руководителем эксплуатанта своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). 5. Проверяется наличие сведений, подтверждающих квалификационные требования руководителя в области управления безопасностью полетов. ([**МР**](#_Требование_Э-1.3-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 9** | **Э-1.4-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п.2.3 и п.3.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. 2. Инструкция должна соответствовать организационной структуре эксплуатанта. 3. Инструкция должна быть согласована с ФАВТ (или территориальным органом ФАВТ). 4. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии. ([**МР**](#_Требование:_Э-1.4-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№10** | **Э-1.4-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант обеспечивает разработку плана мероприятий на случай аварийной обстановки обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, связанным с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией при эксплуатации ВС. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п.1.4, РУБП ИКАО п. 9.3.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие Плана действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования авиакомпании в случае возникновения кризисной ситуации. 2. План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:   - содержать классификацию кризисных ситуаций;  - описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения кризисной ситуации;  - соответствовать организационной структуре эксплуатанта;  - способствовать централизации руководства и координации всей деятельности компании в случае кризисной ситуации;  - содержать перечень типовых инструкций по действиям персонала;  - обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в кризисных ситуациях.   1. План действий предусматривает проведение периодических тренировок действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных происшествий. 2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с Планом действий на случай аварийной обстановки. ([**МР**](#_Рекомендация_Э_1.4-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№11** | **Э-1.4-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант обеспечивает надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п.1.4, РУБП ИКАО п.9.3.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется документация по согласованию плана с аналогичными планами организаций, с которыми эксплуатант взаимодействует при предоставлении своих услуг (если применимо - операторы аэродромов, организации ОВД, ТО и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация_Э_1.4-3)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.1.5 Документация по СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№12** | **Э-1.5-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант создает систему документации, в соответствии с которой функционирует СУБП, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.  Перечень документации по системе управления безопасностью полетов и содержит в себе:  а) обязанности должностных лиц эксплуатанта по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;  б) перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;  в) источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;  г) порядок выявления факторов опасности;  д) порядок сбора данных о факторах опасности;  е) порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;  ж) порядок разработки мероприятий по снижению риска;  з) порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3; ФАП-128 п.5.8; ФАП-246 п. 42. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил перечень документов, включающих в себя процессы и процедуры функционирования СУБП. 2. Документация по СУБП соответствует масштабам деятельности эксплуатанта (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 3. Перечень документации описывает все компоненты системы управления безопасностью полетов в соответствии с требованиями Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215. 4. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений, установлен порядок внесения изменений. 5. Проверка отметок об ознакомлении работников с документацией по системе управления безопасностью полетов. 6. Документация по безопасности полетов должна храниться в местах (в том числе в электронном виде), доступных для сотрудников эксплуатанта. ([**МР**](#_Требование:_Э_1.5-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№13** | **Э-1.5-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант разрабатывает и утверждает распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (планирование системы управления безопасностью полетов), включающую в себя назначение сотрудников, ответственных за безопасность полетов, и установление их обязанностей, ответственности и полномочий. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (пример: программа развития СУБП, план внедрения/дальнейшего развития СУБП и т.д.). 2. Проверке подлежат актуальность документации по планированию СУБП. 3. Планы мероприятий, содержат сведения об ответственных за их исполнение. 4. У эксплуатанта функционирует процесс распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение мероприятий. 5. Проверяются итоги исполнения мероприятий (подтверждающие документы об исполнении мероприятий, базы данных по контролю исполнения и т.д.), принятых эксплуатантом по внедрению /развитию СУБП. ([**МР**](#_Требование:_Э_1.5-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№14** | **Э-1.5-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и утверждает руководство по СУБП, содержащее в себе описание процесса функционирования системы управления безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п. 9.3.8. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил собственное РУБП содержащее в себе описание процесса функционирования системы управления безопасности полетов. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений, установлен порядок внесения изменений. 3. Проверка отметок об ознакомлении работников с РУБП. ([**МР**](#_Рекомендации_Э_1.5-3)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.2. Управление рисками для безопасности полетов**

## **2.2.1 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№15** | **Э-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных о факторах опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.1-1*](#_ОЛР_2.1-1)*,* [*Э-ДСП-2.1-1*](#_ДСП_2.1-1)*,* [*Э-ПЛГ-2.1-1*](#_ПЛГ_2.1-1)*,* [*Э-КАБ-2.1-1*](#_КАБ_2.1-1)*,* [*Э-ОНО-2.1-1*](#_ОНО_2.1-1)*,* [*Э-ОГП-2.1-1*](#_ОП_2.1-1)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработки факторов опасности (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности. ([**МР**](#_Требование:_Э_2.1-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№16** | **Э-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявления факторов опасности эксплуатанта основывается на сочетании реагирующих и проактивных (фактические и потенциальные угрозы БП) методах сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных).  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.1-2*](#_ОЛР_2.1-2)*,* [*Э-ДСП-2.1-2*](#_ДСП_2.1-2)*,* [*Э-ПЛГ-2.1-2*](#_ПЛГ_2.1-2)*,* [*Э-КАБ-2.1-2*](#_КАБ_2.1-2)*,* [*Э-ОНО-2.1-2*](#_ОНО_2.1-2)*,* [*Э-ОГП-2.1-2*](#_ОП_2.1-2)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности эксплуатанта собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. ([**МР**](#_Требование:_Э_2.1-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№17** | **Э-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении безопасности полетов, (добровольные сообщения).  *Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.1-3*](#_ОЛР_2.1-3)*,* [*Э-ДСП-2.1-3*](#_ДСП_2.1-3)*,* [*Э-ПЛГ-2.1-3*](#_ПЛГ_2.1-3)*,* [*Э-КАБ-2.1-3*](#_КАБ_2.1-3)*,* [*Э-ОНО-2.1-3*](#_ОНО_2.1-3)*,* [*Э-ОГП-2.1-3*](#_ОП_2.1-3)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация:_Э_2.1-3)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№18** | **Э-2.1-4** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов, которая:  а) осуществляет сбор данных бортовых средств объективного контроля, выполненных воздушным судном полетов, и анализ полученной информации;  б) сбор данных, полученных от авиационного персонала по вопросам безопасности полетов;  в) обеспечивает защиту персональных данных в соответствии с законодательством Российской Федерации.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.1-4*](#_ОЛР_3.1-1)*,* [*Э-ПЛГ-2.1-4*](#_ПЛГ_3.1-1)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП -246 п.40, 41; ФАП-128 п.5.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| В соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться подразделениями эксплуатанта или организациями на основании договоров.  В случае, если анализ полетной информации осуществляется подразделениями эксплуатанта:   1. Эксплуатантом документирована программа анализа полетных данных в соответствии с нормативными требованиями. 2. У эксплуатанта существует база данных, с помощью которой осуществляется накопление информации, полученной от бортовых средств объективного контроля. 3. Эксплуатант проводит анализ данной информации (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством). 4. Программой анализа полетных данных предусмотрен сбор данных по вопросам безопасности полетов. ([**МР**](#_Требование:_Э_2.1-4)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№19** | **Э-2.1-5** | **Статус:** Рекомендация |
| В случае, если обработка полетных данных эксплуатанта осуществляется силами сторонней организации на основании договора, эксплуатанту необходимо предусмотреть выполнение следующих условий:  а) наличие процедур обмена данными со сторонней организацией, выполняющей обработку полетной информации;  б) контроль деятельности сторонней организацией, выполняющей обработку полетной информации. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП -246 п.41; ФАП-128 п.5.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| В соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться подразделениями эксплуатанта или организациями на основании договоров.  Проверка исполнения данной рекомендации применима только для тех эксплуатантов, обработка полетной информации которых передана на аутсорсинг сторонним организациям (для остальных эксплуатантов проставляется статус «Не проверялось»).  В случае, если анализ полетной информации осуществляется сторонними организациями на основании договора:   1. Эксплуатантом разработана процедура получения данных от организации, осуществляющей обработку полетной информации. 2. У эксплуатанта существуют отметки о получении данных (журналы передачи, отчетность, отметки о передачи информации и т.д.). 3. Эксплуатантом документирован и осуществляется процесс контроля деятельности организации, осуществляющей обработку полетной информации (у эксплуатанта есть подтверждения о проведенных аудитах/проверках данной организации) **(**[**МР**](#_Рекомендация:_Э-2.1-5)**).** | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№20** | **Э-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.2-1*](#_ОЛР_2.2-1)*,* [*Э-ДСП-2.2-1*](#_ДСП_2.2-1)*,* [*Э-ПЛГ-2.2-1*](#_ПЛГ_2.2-1)*,* [*Э-КАБ-2.2-1*](#_КАБ_2.2-1)*,* [*Э-ОНО-2.2-1*](#_ОНО_2.2-1)*,* [*Э-ОГП-2.2-1*](#_ОП_2.2-1)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п.36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП при эксплуатации ВС. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. ([**МР**](#_Требование:_Э_2.2-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№21** | **Э-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для безопасности полетов.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.2-2*](#_ОЛР_2.2-2)*,* [*Э-ДСП-2.2-2*](#_ДСП_2.2-2)*,* [*Э-ПЛГ-2.2-2*](#_ПЛГ_2.2-2)*,* [*Э-КАБ-2.2-2*](#_КАБ_2.2-2)*,* [*Э-ОНО-2.2-2*](#_ОНО_2.2-2)*,* [*Э-ОГП-2.2-2*](#_ОП_2.2-2)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для безопасности полетов. 3. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 4. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов ([**МР**](#_Требование:_Э-2.2-2_(Э-ОЛР-2.2-2,)). | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№22** | **Э-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-2.2-3*](#_ОЛР_2.2-3)*,* [*Э-ДСП-2.2-3*](#_ДСП_2.2-3)*,* [*Э-ПЛГ-2.2-3*](#_ПЛГ_2.2-3)*,* [*Э-КАБ-2.2-3*](#_КАБ_2.2-3)*,* [*Э-ОНО-2.2-3*](#_ОНО_2.2-3)*,* [*Э-ОГП-2.2-3*](#_ОП_2.2-3)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. ([**МР**](#_Требование:_Э_2.2-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.3.Обеспечение безопасности полетов**

## **2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№23** | **Э-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8; ФАП -246 п.38. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант осуществляет координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента). 2. Специалисты, участвующие в расследовании авиационных происшествий, должны иметь соответствующую квалификацию. ([**МР**](#_Требование:_Э_3.1-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№24** | **Э-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант организует проведение разборов, а также учет и анализ авиационных событий с ВС, находящимися в эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п. 2.8, 2.10, 3.7, 3.9. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. После завершения расследования авиационных событий эксплуатантом осуществляет разбор обстоятельств, причин и факторов события (имеются отметки об ознакомлении работников с результатами расследования). 2. Эксплуатант осуществляет учет и анализ авиационных событий с ВС, находящимися у него в эксплуатации:   - разработаны и структурированы формы учета информации об авиационных событиях (в наличии базы данных реестры с информацией по событиям и т.д.);  - проводится контроль исполнения рекомендаций, представленных в отчете по событию.   1. Осуществляется проведение анализа авиационных событий (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. ([**МР**](#_Требование:_Э_3.1-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№25** | **Э-3.1-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант устанавливает и реализует процедуру для выявления и расследования отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП -246 п. 39. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен порядок проведения расследований отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что такие расследования осуществляются эксплуатантом (в наличии есть расследования отклонений от правил и процедур, установленных в руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента). 4. Проводится контроль исполнения мероприятий, разработанных по результатам расследований. ([**МР**](#_Требование:_Э_3.1-3)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№26** | **Э-3.1-4** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-3.1-1*](#_ОЛР_3.1-2)*,* [*Э-ДСП-3.1-1*](#_ДСП_3.1-1)*,* [*Э-ПЛГ-3.1-1*](#_ПЛГ_3.1-2)*,* [*Э-КАБ-3.1-1*](#_КАБ_3.1-1)*,* [*Э-ОНО-3.1-1*](#_ОНО_3.1-1)*,* [*Э-ОГП-3.1-1*](#_ОП_3.1-1)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которой делается заключение об эффективности функционирования СУБП. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_Э_3.1-4)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№27** | **Э-3.1-5** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов.  *Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-3.1-2*](#_ОЛР_3.1-3)*,* [*Э-ДСП-3.1-2*](#_ДСП_3.1-2)*,* [*Э-ПЛГ-3.1-2*](#_ПЛГ_3.1-3)*,* [*Э-КАБ-3.1-2*](#_КАБ_3.1-2)*,* [*Э-ОНО-3.1-2*](#_ОНО_3.1-2)*,* [*Э-ОГП-3.1-2*](#_ОП_3.1-2)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:**ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на поддержание показателей безопасности полетов. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов. ([**МР**](#_Требование:_Э_3.1-5)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№28** | **Э-3.1-6** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов.  *Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-3.1-3*](#_ОЛР_3.1-4)*,* [*Э-ДСП-3.1-3*](#_ДСП_3.1-3)*,* [*Э-ПЛГ-3.1-3*](#_ПЛГ_3.1-4)*,* [*Э-КАБ-3.1-3*](#_КАБ_3.1-3)*,* [*Э-ОНО-3.1-3*](#_ОНО_3.1-3)*,* [*Э-ОГП-3.1-3*](#_ОП_3.1-3)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п. 9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов (в том числе в подразделениях компании, осуществляющих эксплуатацию ВС). 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_Э_3.1-6)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.3.2 Управление изменениями**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№29** | **Э-3.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет процесс внесения изменений в систему управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация с оценкой возможных рисков для безопасности полетов эксплуатанта при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (пример: отчеты и анализы по выполнению полетов по «новым» направлениям, оценка риска при изменении организационной структуры компании, и т.д.). 4. По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения. ([**МР**](#_Требование:_Э_3.2-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№30** | **Э-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов.  *Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-3.3-1*](#_ОЛР_3.3-1)*,* [*Э-ДСП-3.3-1*](#_ДСП_3.3-1)*,* [*Э-ПЛГ-3.3-1*](#_ПЛГ_3.3-1)*,* [*Э-КАБ-3.3-1*](#_КАБ_3.3-1)*,* [*Э-ОНО-3.3-1*](#_ОНО_3.3-1)*,* [*Э-ОГП-3.3-1*](#_ОП_3.3-1)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п.9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_Э_3.3-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.4. Популяризация вопросов безопасности полетов**

## **2.4.1 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№31** | **Э-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки работников в области безопасности полетов, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов.  *Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (*[*Э-ОЛР-4.1-1*](#_ОЛР_4.1-1)*,* [*Э-ДСП-4.1-1*](#_ДСП_4.1-1)*,* [*Э-ПЛГ-4.1-1*](#_ПЛГ_4.1-1)*,* [*Э-КАБ-4.1-1*](#_КАБ_4.1-1)*,* [*Э-ОНО-4.1-1*](#_ОНО_4.1-1)*,* [*Э-ОГП-4.1-1*](#_ОП_4.1-1)*).* | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана(-ы) и утверждена(-ы) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. Объем подготовки по системе управления безопасностью полетов должен имеет различия по объему и специфике подготовки (пример: наличие разных программ для обучения руководства, работников, а также инспекторского состава). 3. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация:_Э_4.1-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№32** | **Э-4.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант разработал и утвердил процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе анализа информации по безопасности полетов, и информирование о результатах рассмотрения всего заинтересованного персонала. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-246 п. 37. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе аналитической обработки информации по безопасности полетов, а также процесс информирования персонала о данных проблемах. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация (пример: протоколы Правлений, комитетов, разборов, листы рассылки и т.д.) с отметками о том, что руководство информировано в части состояния безопасности полетов. 4. У эксплуатанта осуществляется процесс информирования персонала по вопросам обеспечения безопасности полетов (примеры документов: стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_Э-4.2-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№33** | **Э-4.2-2[[1]](#footnote-1)** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант представляет в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться в том, что в документах эксплуатанта описан процесс предоставления информации о факторах опасности и связанных с ними рисках в Росавиацию в установленном формате. 2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в ФАВТ (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) ([**МР**](#_Требование:_Э_4.2-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.5 Э-ОЛР «Организация летной работы»**

## **2.5.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№34** | **Э-ОЛР-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта определены обязанности должностных лиц, ответственных за функционирование системы управления безопасностью полетов в организации подготовки и допуска членов экипажей воздушных судов (организации летной работы). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п.9., ФАП-128 п.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(ы) руководителей по организации летной работы (функции, обязанности, ответственность) должен(-ны) содержать описание их ответственности за функционирование системы управления безопасностью полетов (система управления, либо ее компоненты в отдельности).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.  3. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, подписанные протоколы совещательных органов по управлению БП, распоряжения, указания, материалы служебных расследований и т.д.).  4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-1.2-3.](#_ОРГ_1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.5.2 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№35** | **Э-ОЛР-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности в летной эксплуатации, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработку факторов опасности в летной эксплуатации (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности летной эксплуатации; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам в летной эксплуатации обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности в летной эксплуатации. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-1.](#_ОРГ_2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№36** | **Э-ОЛР-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявления факторов опасности в летной эксплуатации основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов (фактические и потенциальные угрозы БП) сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности в летной эксплуатации собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-2.](#_ОРГ_2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№37** | **Э-ОЛР-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в летной эксплуатации (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений в летной эксплуатации:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.); 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-3.](#_ОРГ_2.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№38** | **Э-ОЛР-2.1-4** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант формирует программу анализа полетных данных, в которой предусмотрены следующие процессы:  а) выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна подлежат обязательной регистрации эксплуатантом для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий;  б) при проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля и предъявляет их по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП -246 п. 40, 41; ФАП-128 п. 5.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| В соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться подразделениями эксплуатанта или организациями на основании договоров.  В случае, если анализ полетной информации осуществляется подразделениями эксплуатанта:   1. У эксплуатанта существует база данных, с помощью которой осуществляется накопление информации, полученной от бортовых средств объективного контроля. 2. Эксплуатант проводит анализ данной информации (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. 3. Обеспечено хранение параметрических данных средств объективного контроля, полученных при проведении квалификационных проверок. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-4.](#_ОРГ_3.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.5.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№39** | **Э-ОЛР-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков в летной эксплуатации, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п.36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценке риска в летной эксплуатации (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов в летной эксплуатации проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в летной эксплуатации. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-1.](#_ОРГ_2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№40** | **Э-ОЛР-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятий по снижению рисков для безопасности полетов в летной эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для безопасности полетов в летной эксплуатации. 2. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные систем позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 3. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в летной эксплуатации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-2.](#_ОРГ_2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№41** | **Э-ОЛР-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска в летной эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в летной эксплуатации. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-3.](#_ОРГ_2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.5.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№42** | **Э-ОЛР-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которых делается заключение об эффективности функционирования СУБП в летной эксплуатации. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП в летной эксплуатации (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов в летной эксплуатации. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-4.](#_ОРГ_3.1-5) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№43** | **Э-ОЛР-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов в летной эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов в летной эксплуатации. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов в летной эксплуатации (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-5.](#_ОРГ_3.1-6) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№44** | **Э-ОЛР-3.1-4** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-6.](#_ОРГ_3.1-7) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.5.5 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№45** | **Э-ОЛР-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП в летной эксплуатации. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов в летной эксплуатации (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.3-1.](#_ОРГ_3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.5.6 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№46** | **Э-ОЛР-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки в области безопасности полетов для работников, осуществляющих свою деятельность, в области летной эксплуатации которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п. 9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Разработанная(-ые) и утвержденная(-ые) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов предусматривает(-ют) обучение работников, осуществляющих свою деятельность, в области летной эксплуатации (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения работниками (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-4.1-1.](#_ОРГ_4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.6. Э–ДСП «Диспетчерское обеспечение полетов»**

## **2.6.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№47** | **Э-ДСП-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта определены обязанности должностных лиц, ответственных за функционирование системы управления безопасностью полетов при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п.9., ФАП-128 п.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(ы) руководителей ответственных за диспетчерское обеспечении полетов (функции, обязанности, ответственность) должен(-ны) содержать описание их ответственности за функционирование системы управления безопасностью полетов (система управления, либо ее компоненты в отдельности).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.  3. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, подписанные протоколы совещательных органов по управлению БП, распоряжения, указания, материалы служебных расследований и т.д.).  4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-1.2-3.](#_ОРГ_1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.6.2 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№48** | **Э-ДСП-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработку факторов опасности при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведений об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи в системе качества об обнаружении факторов опасности при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-1.](#_ОРГ_2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№49** | **Э-ДСП-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявления факторов опасности при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов (фактические и потенциальные угрозы БП) сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-2.](#_ОРГ_2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№50** | **Э-ДСП-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников, в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.); 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-3.](#_ОРГ_2.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.6.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№51** | **Э-ДСП-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков в процессе диспетчерского обеспечения полетов, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п.36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска в процессе диспетчерского обеспечения полетов (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов, проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-1.](#_ОРГ_2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№52** | **Э-ДСП-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятий по снижению рисков для безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 2. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 3. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-2.](#_ОРГ_2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№53** | **Э-ДСП-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска в процессе диспетчерского обеспечения полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-3.](#_ОРГ_2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.6.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№54** | **Э-ДСП-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которых делается заключение об эффективности функционирования СУБП в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП в процессе диспетчерского обеспечения полетов (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-4.](#_ОРГ_3.1-5) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№55** | **Э-ДСП-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-5.](#_ОРГ_3.1-6) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№56** | **Э-ДСП-3.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-6.](#_ОРГ_3.1-7) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.6.5 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№57** | **Э-ДСП-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянно совершенствования СУБП в процессе диспетчерского обеспечения полетов. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.3-1.](#_ОРГ_3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.6.6 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№58** | **Э-ДСП-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки в области безопасности полетов для работников, осуществляющих свою деятельность, в области диспетчерского обеспечения полетов, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Разработанная(-ые) и утвержденная(-ые) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов предусматривает(-ют) обучение работников, осуществляющих свою деятельность в области диспетчерского обеспечения полетов (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения работниками (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-4.1-1.](#_ОРГ_4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.7 Э–ПЛГ «Поддержание летной годности»**

## **2.7.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№59** | **Э-ПЛГ-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта определены обязанности должностных лиц, ответственных за функционирование системы управления безопасностью полетов при осуществлении процесса поддержания летной годности | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п.9., ФАП-128 п.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(-ы) руководителей по поддержанию летной годности (функции, обязанности, ответственность) должен(-ны) содержать описание их ответственности за функционирование системы управления безопасностью полетов (система управления, либо ее компоненты в отдельности).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.  3. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, подписанные протоколы совещательных органов по управлению БП, распоряжения, указания, материалы служебных расследований и т.д.).  4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-1.2-3.](#_ОРГ_1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.7.2 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№60** | **Э-ПЛГ-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработку факторов опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней выявленных факторов опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведений об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам при осуществлении процесса поддержания летной годности обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-1.](#_ОРГ_2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№61** | **Э-ПЛГ-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявления факторов опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов (фактические и потенциальные угрозы БП) сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-2.](#_ОРГ_2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№62** | **Э-ПЛГ-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях при осуществлении процесса поддержания летной годности (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при осуществлении процесса поддержания летной годности:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.); 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-3.](#_ОРГ_2.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№63** | **Э-ПЛГ-2.1-4** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант формирует программу анализа полетных данных, в которой осуществляется сбор информации по отказам авиационной техники для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП -246 п. 40, 41; ФАП-128 п. 5.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| В соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться подразделениями эксплуатанта или организациями на основании договоров.  В случае, если анализ полетной информации осуществляется подразделениями эксплуатанта   1. У эксплуатанта существует база данных, с помощью которой осуществляется накопление информации, полученной от бортовых средств объективного контроля. 2. Эксплуатант проводит анализ информации об отказах авиационной техники (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-4.](#_ОРГ_3.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.7.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№64** | **Э-ПЛГ-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков в процессе поддержания летной годности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п. 36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска в процессе поддержания летной годности, (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов в процессе поддержания летной годности, проанализированы, с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-1.](#_ОРГ_2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№65** | **Э-ПЛГ-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятий по снижению рисков для безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. 2. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные систем позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 3. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-2.](#_ОРГ_2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№66** | **Э-ПЛГ-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска в процессе поддержания летной годности. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе поддержания летной годности. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-3.](#_ОРГ_2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.7.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№67** | **Э-ПЛГ-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которых делается заключение об эффективности функционирования СУБП в процессе поддержания летной годности. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП в процессе поддержания летной годности (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-4.](#_ОРГ_3.1-5) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№68** | **Э-ПЛГ-3.1-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе поддержания летной годности (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-5.](#_ОРГ_3.1-6) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№69** | **Э-ПЛГ-3.1-4** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п. 9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-6.](#_ОРГ_3.1-7) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.7.5 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№70** | **Э-ПЛГ-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП в процессе поддержания летной годности. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов в процессе поддержания летной годности (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжению по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.3-1.](#_ОРГ_3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.7.6 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№71** | **Э-ПЛГ-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки в области безопасности полетов для работников, осуществляющих свою деятельность в области поддержания летной годности, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п. 9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Разработанная(-ые) и утвержденная(-ые) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов предусматривает(-ют) обучение работников, осуществляющих свою деятельность, в области поддержания летной годности (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения работниками (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-4.1-1.](#_ОРГ_4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.8 Э–КАБ «Организация работы кабинного экипажа»**

## **2.8.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№72** | **Э-КАБ-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта определены обязанности должностных лиц, ответственных за функционирование системы управления безопасностью полетов в организации работы кабинного экипажа | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п.9., ФАП-128 п.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(ы) руководителей по организации летной работы (функции, обязанности, ответственность) должен(-ны) содержать описание их ответственности за функционирование системы управления безопасностью полетов (система управления, либо ее компоненты в отдельности).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.  3. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, подписанные протоколы совещательных органов по управлению БП, распоряжения, указания, материалы служебных расследований и т.д.).  4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-1.2-3.](#_ОРГ_1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.8.2 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№73** | **Э-КАБ-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности при организации работы в кабине ВС, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработку факторов опасности при организации работы в кабине ВС (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности при организации работы в кабине ВС; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам при организации работы в кабине ВС обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности при организации работы в кабине ВС. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-1.](#_ОРГ_2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№74** | **Э-КАБ-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявления факторов опасности при организации работы кабинных экипажей основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов (фактические и потенциальные угрозы БП) сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности при организации работы кабинных экипажей собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-2.](#_ОРГ_2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№75** | **Э-КАБ-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях при организации работы кабинных экипажей (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при организации работы кабинных экипажей:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников, в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.); 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-3.](#_ОРГ_2.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.8.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№76** | **Э-КАБ-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков в процессе организации работы кабинного экипажа, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п.36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска в процессе организации работы кабинного экипажа (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа, проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-1.](#_ОРГ_2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№77** | **Э-КАБ-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий направленных на снижение рисков для безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 2. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные систем позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 3. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-2.](#_ОРГ_2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№78** | **Э-КАБ-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска в процессе организации работы кабинного экипажа. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе организации работы кабинного экипажа. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-3.](#_ОРГ_2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.8.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№79** | **Э-КАБ-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которых делается заключение об эффективности функционирования СУБП в процессе организации работы кабинного экипажа. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП в процессе организации работы кабинного экипажа (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-4.](#_ОРГ_3.1-5) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№80** | **Э-КАБ-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-5.](#_ОРГ_3.1-6) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№81** | **Э-КАБ-3.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п. 9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-6.](#_ОРГ_3.1-7) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.8.5 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№82** | **Э-КАБ-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянно совершенствования СУБП в процессе организации работы кабинного экипажа. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов в процессе организации работы кабинного экипажа (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжению по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.3-1.](#_ОРГ_3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.8.6 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№83** | **Э-КАБ-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки в области безопасности полетов для работников, осуществляющих свою деятельность в области обеспечения безопасности полетов в кабине ВС, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Разработанная(-ые) и утвержденная(-ые) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов предусматривает(-ют) обучение работников, осуществляющих свою деятельность в области обеспечения безопасности полетов в кабине ВС (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения работниками (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п. [Э-4.1-1.](#_ОРГ_4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.9 Э–ОНО «Организация наземного обслуживания»**

## **2.9.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№84** | **Э-ОНО-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта определены обязанности должностных лиц, ответственных за функционирование системы управления безопасностью полетов в организации наземного обслуживания | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п. 9., ФАП-128 п.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(ы) руководителей по организации наземного обслуживания (функции, обязанности, ответственность) должен(-ны) содержать описание их ответственности за функционирование системы управления безопасностью полетов (система управления, либо ее компоненты в отдельности).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.  3. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, подписанные протоколы совещательных органов по управлению БП, распоряжения, указания, материалы служебных расследований и т.д.).  4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-1.2-3.](#_ОРГ_1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.9.2 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№85** | **Э-ОНО-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности при организации наземного обслуживания, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработку факторов опасности при организации наземного обслуживания (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности при организации наземного обслуживания; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам при организации наземного обслуживания обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности при организации наземного обслуживания. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-1.](#_ОРГ_2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№86** | **Э-ОНО-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявления факторов опасности при организации наземного обслуживания основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов (фактические и потенциальные угрозы БП) сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности при организации наземного обслуживания собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-2.](#_ОРГ_2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№87** | **Э-ОНО-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях при организации наземного обслуживания (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при организации наземного обслуживания:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.); 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-3.](#_ОРГ_2.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.9.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№88** | **Э-ОНО-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков в процессе организации наземного обслуживания, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п. 36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска в процессе организации наземного обслуживания (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания, проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-1.](#_ОРГ_2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№89** | **Э-ОНО-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п. 36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий направленных на снижение рисков для безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. 2. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 3. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-2.](#_ОРГ_2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№90** | **Э-ОНО-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска в процессе организации наземного обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе организации наземного обслуживания. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-3.](#_ОРГ_2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.9.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№91** | **Э-ОНО-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которых делается заключение об эффективности функционирования СУБП в процессе организации наземного обслуживания. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП в процессе организации наземного обслуживания (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-4.](#_ОРГ_3.1-5) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№92** | **Э-ОНО-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-5.](#_ОРГ_3.1-6) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№93** | **Э-ОНО-3.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п. 9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-6.](#_ОРГ_3.1-7) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.9.5 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№94** | **Э-ОНО-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП в процессе организации наземного обслуживания. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов в процессе организации наземного обслуживания (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.3-1.](#_ОРГ_3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.9.6 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№95** | **Э-ОНО-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки в области безопасности полетов для работников, осуществляющих свою деятельность в организации наземного обслуживания, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п. 9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Разработанная(-ые) и утвержденная(-ые) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов предусматривает(-ют) обучение работников, осуществляющих свою деятельность, в области организации наземного обслуживания (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения работниками (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-4.1-1.](#_ОРГ_4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **2.10 Э ОГП «Организация грузовых перевозок»**

## **2.10.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№96** | **Э-ОГП-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| У эксплуатанта определены обязанности должностных лиц, ответственных за функционирование системы управления безопасностью полетов в организации грузовых перевозок | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а); ФАП-246 п. 9., ФАП-128 п. 5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документ(ы) руководителей по организации грузовых перевозок (функции, обязанности, ответственность) должен(-ны) содержать описание их ответственности за функционирование системы управления безопасностью полетов (система управления, либо ее компоненты в отдельности).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.  3. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, подписанные протоколы совещательных органов по управлению БП, распоряжения, указания, материалы служебных расследований и т.д.).  4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-1.2-3.](#_ОРГ_1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.10.2 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№97** | **Э-ОГП-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности при организации грузовых перевозок, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок сбора и обработку факторов опасности при организации грузовых перевозок (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности при организации грузовых перевозок; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об опасных факторах и т.д.). 4. Данные по опасным факторам при организации грузовых перевозок обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об опасных факторах). 5. У эксплуатанта существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности при организации грузовых перевозок. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-1.](#_ОРГ_2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№98** | **Э-ОГП-2.1-2** | **Статус:** Требование |
| Процесс выявление факторов опасности при организации грузовых перевозок основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов (фактические и потенциальные угрозы БП) сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация по СУБП эксплуатанта содержит сведения о применении методов сбора информации об опасных факторах. 2. Данные о факторах опасности при организации грузовых перевозок собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. У эксплуатанта имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-2.](#_ОРГ_2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№99** | **Э-ОГП-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У эксплуатанта осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях при организации грузовых перевозок (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при организации грузовых перевозок:   - определены способы подачи сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников, в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.); 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.1-3.](#_ОРГ_2.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.10.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№100** | **Э-ОГП-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков в процессе организации грузовых перевозок, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п.36 ФАП – 246. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска в процессе организации грузовых перевозок (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта). 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок, проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-1.](#_ОРГ_2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№101** | **Э-ОГП-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий направленных на снижение рисков для безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. 2. У эксплуатанта определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 3. У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-2.](#_ОРГ_2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№102** | **Э-ОГП-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска в процессе организации грузовых перевозок. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе организации грузовых перевозок. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-2.2-3.](#_ОРГ_2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.10.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№103** | **Э-ОГП-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которых делается заключение об эффективности функционирования СУБП в процессе организации грузовых перевозок. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Руководством компании установлены заданные уровни показателей БП в процессе организации грузовых перевозок (обязательные показатели). 4. Эксплуатантом обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Эксплуатантом принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок. 6. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-4.](#_ОРГ_3.1-5) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№104** | **Э-ОГП-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-128 п. 5.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. 2. В наличии есть подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-5.](#_ОРГ_3.1-6) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№105** | **Э-ОГП-3.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.1-6.](#_ОРГ_3.1-7) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.10.5 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№106** | **Э-ОГП-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п.9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянно совершенствования СУБП в процессе организации грузовых перевозок. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов в процессе организации грузовых перевозок (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжению по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.). 4. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-3.3-1.](#_ОРГ_3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

## **2.10.6 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№107** | **Э-ОГП-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки в области безопасности полетов для работников, осуществляющих свою деятельность в организации грузовых перевозок, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п. 9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Разработанная(-ые) и утвержденная(-ые) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов предусматривает(-ют) обучение работников, осуществляющих свою деятельность, в области организации грузовых перевозок (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП). 2. У эксплуатанта имеются подтверждающие документы о прохождении обучения работниками (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.[Э-4.1-1.](#_ОРГ_4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

# **Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке**

* + 1. В ходе проверки проверяющий отмечает в итоговых таблицах 2, 3, 4 результаты оценок соответствия или несоответствия по каждому КВП.

|  |
| --- |
| **Таблица 2«Исполнение требований»** |
| |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | ☐ **Э** | ☐ **ОЛР** | ☐ **ДСП** | ☐ **ПЛГ** | **☐ КАБ** | ☐ **ОНО** | ☐ **ОГП** | |  | *Сквозные требования* | | | | | | | ☐Э-1.1-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.2-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.2-3 | ☐Э-ОЛР-1.2-1 | ☐Э-ДСП-1.2-1 | ☐Э-ПЛГ-1.2-1 | ☐Э-КАБ-1.2-1 | ☐Э-ОНО-1.2-1 | ☐Э-ОГП-1.2-1 | | ☐Э-1.3-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.4-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.5-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.5-2 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-2.1-1 | ☐Э-ОЛР-2.1-1 | ☐Э-ДСП-2.1-1 | ☐Э-ПЛГ-2.1-1 | ☐Э-КАБ-2.1-1 | ☐Э-ОНО-2.1-1 | ☐Э-ОГП-2.1-1 | | ☐Э-2.1-2 | ☐Э-ОЛР-2.1-2 | ☐Э-ДСП-2.1-2 | ☐Э-ПЛГ-2.1-2 | ☐Э-КАБ-2.1-2 | ☐Э-ОНО-2.1-2 | ☐Э-ОГП-2.1-2 | | ☐Э-2.1-4 | ☐Э-ОЛР-2.1-4 |  | ☐Э-ПЛГ-2.1-4 |  |  |  | | ☐Э-2.2-1 | ☐Э-ОЛР-2.2-1 | ☐Э-ДСП-2.2-1 | ☐Э-ПЛГ-2.2-1 | ☐Э-КАБ-2.2-1 | ☐Э-ОНО-2.2-1 | ☐Э-ОГП-2.2-1 | | ☐Э-2.2-2 | ☐Э-ОЛР-2.2-2 | ☐Э-ДСП-2.2-2 | ☐Э-ПЛГ-2.2-2 | ☐Э-КАБ-2.2-2 | ☐Э-ОНО-2.2-2 | ☐Э-ОГП-2.2-2 | | ☐Э-2.2-3 | ☐Э-ОЛР-2.2-3 | ☐Э-ДСП-2.2-3 | ☐Э-ПЛГ-2.2-3 | ☐Э-КАБ-2.2-3 | ☐Э-ОНО-2.2-3 | ☐Э-ОГП-2.2-3 | | ☐Э-3.1-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-3.1-2 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-3.1-3 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-3.1-4 | ☐Э-ОЛР-3.1-1 | ☐Э-ДСП-3.1-1 | ☐Э-ПЛГ-3.1-1 | ☐Э-КАБ-3.1-1 | ☐Э-ОНО-3.1-1 | ☐Э-ОГП-3.1-1 | | ☐Э-3.1-5 | ☐Э-ОЛР-3.1-2 | ☐Э-ДСП-3.1-2 | ☐Э-ПЛГ-3.1-2 | ☐Э-КАБ-3.1-2 | ☐Э-ОНО-3.1-2 | ☐Э-ОГП-3.1-2 | | ☐Э-3.2-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-4.2-1 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-4.2-2\* |  |  |  |  |  |  |   *\* КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных* |
| **Таблица 3«Исполнение рекомендаций по стандартам ИКАО»** |
| |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | ☐ **Э** | ☐ **ОЛР** | ☐ **ДСП** | ☐ **ПЛГ** | **☐ КАБ** | ☐ **ОНО** | ☐ **ОГП** | |  | *Сквозные рекомендации* | | | | | | | ☐Э-1.1-2 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.2-4 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.4-2 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.4-3 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-2.1-3 | ☐Э-ОЛР-2.1-3 | ☐Э-ДСП-2.1-3 | ☐Э-ПЛГ-2.1-3 | ☐Э-КАБ-2.1-3 | ☐Э-ОНО-2.1-3 | ☐Э-ОГП-2.1-3 | | ☐Э-2.1-5 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-3.1-6 | ☐Э-ОЛР-3.1-3 | ☐Э-ДСП-3.1-3 | ☐Э-ПЛГ-3.1-3 | ☐Э-КАБ-3.1-3 | ☐Э-ОНО-3.1-3 | ☐Э-ОГП-3.1-3 | | ☐Э-3.3-1 | ☐Э-ОЛР-3.3-1 | ☐Э-ДСП-3.3-1 | ☐Э-ПЛГ-3.3-1 | ☐Э-КАБ-3.3-1 | ☐Э-ОНО-3.3-1 | ☐Э-ОГП-3.3-1 | | ☐Э-4.1-1 | ☐Э-ОЛР-4.1-1 | ☐Э-ДСП-4.1-1 | ☐Э-ПЛГ-4.1-1 | ☐Э-КАБ-4.1-1 | ☐Э-ОНО-4.1-1 | ☐Э-ОГП-4.1-1 | |
| **Таблица 4 «Исполнение рекомендаций по рекомендуемой практике»** |
| |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | ☐ **Э** | ☐ **ОЛР** | ☐ **ДСП** | ☐ **ПЛГ** | **☐ КАБ** | ☐ **ОНО** | ☐ **ОГП** | |  | *Сквозные рекомендации* | | | | | | | ☐Э-1.1-3 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.2-2 |  |  |  |  |  |  | | ☐Э-1.5-3 |  |  |  |  |  |  | |

* + 1. Рекомендуется для удобства дальнейшего использования результатов при составлении итогового документа по результатам проверки СУБП и для расчета коэффициента эффективности СУБП использовать следующие обозначения, проставляя их в строке каждого КВП как для требований, так и для рекомендаций:

«С» - Соответствует;

«СК» - Соответствует, требует корректировки;

«Н» - Не соответствует;

«НП» - Не проверялось.

* + 1. На основании Таблицы 2, в которой включены только КВП, имеющие статус «Требование», проверяющий формирует вывод о соответствии или несоответствии СУБП требованиям воздушного законодательства РФ, используя следующий критерий:

Общая оценка по результату проверки «Соответствует» выставляется, если по таблице требований 2 нет ни одной оценки «Не соответствует».

* + 1. Проверяющему следует обратить внимание на то, что решение о соответствии СУБП требованиям воздушного законодательства должно приниматься комплексно, с учетом результатов проверок по другим направлениям деятельности поставщика услуг. Необходимо исключать ситуации, когда вывод о соответствии СУБП установленным требованиям противоречит выводам о соблюдении поставщиком услуг требований в других областях деятельности.

При возникновении противоречий:

а) Сделано заключение о несоответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны положительные заключения. Следует обратить внимание проверяющих в других областях проверки на выявленные нарушения в функционировании СУБП и предложить им пересмотреть сделанные выводы, представив соответствующие доказательства и факты.

б) Сделано заключение о соответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны отрицательные заключения. Следует пересмотреть выводы об эффективности СУБП, воспользовавшись для этих целей доказательствами и фактами, полученными другими проверяющими.

* + 1. На основании таблиц 2, 3, 4 проверяющий заполняет таблицу 5.

**Таблица 5 Данные для расчета коэффициента эффективности СУБП.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Требования | | Рекомендации по Стандартам ИКАО | | Другие рекомендации | |
| Соответствует | ТС |  | РС |  | РР |  |
| Соответствует, требует корректировки | ТК |  | РСК |  | РРК |  |
| Не соответствует | - |  | - |  | - |  |
| Не проверялось | NТН |  | NСН |  | NРН |  |
| Всего | NТ |  | NС |  | NР |  |
| Проверено |  |  |  |  |  |  |

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

ТС – количество соответствий требованиям;

ТК – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

NТ – общее количество требований данного поставщика услуг;

NТН – количество требований данного поставщика услуг, которые не проверялись в ходе данной проверки;

РС – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

РСК – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО с условием необходимых корректировок;

NС – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО;

NСН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО, которые не проверялись в ходе проверки;

РР – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

РРК – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, с условием необходимых корректировок;

NР – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

NРН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, которые не проверялись в ходе проверки;

Расчет коэффициента эффективности СУБП производится по формуле:

**.**

* + 1. Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблице 6

**Таблица 6 Критерии оценки эффективности СУБП поставщика услуг**

|  |  |
| --- | --- |
| **Значения Кэфф.** | **Уровень эффективности СУБП** |
| 10-20,0 | Приемлемый |
| 20,1-22,0 | Хороший |
| Более 22,0 | Высокий |

* + 1. Результаты оценки эффективности направляются в Управление инспекции по безопасности полетов (УИБП) Росавиации для их учета и анализа. Результаты оценки эффективности СУБП поставщиков услуг используются УИБП Росавиации и отделами инспекции по безопасности полетов (отделами, на которые возложены функции инспекции по безопасности полетов) территориальных органов Росавиации с соблюдением требований Добавления 3 «Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников» Приложения 19.

# **Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему**

# **4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

## **4.1.0 Основные положения**

4.1.0.1 Данный компонент СУБП направлен на формирование у поставщика услуг условий для эффективного управления безопасностью полетов. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем формирования политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Решения руководящего состава не должны противоречить основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике.

4.1.0.2 К условиям внедрения данного компонента СУБП в деятельность поставщика услуг относится определение иерархии ответственности за безопасность полетов и описание обязанностей должностных лиц, ответственных за безопасность полетов. Организационная структура должна соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг.

4.1.0.3 Процесс координации и планирования мероприятий на случай аварийной обстановки также является неотъемлемой частью данного компонента СУБП. Основная задача планирования таких мероприятий состоит в обеспечении централизованного руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае возникновения кризисных ситуаций (авиационные события, акты незаконного вмешательства, природные явления и т.д.).

4.1.0.4 В ходе формирования СУБП поставщику услуг необходимо наладить процесс планирования СУБП, в котором определяются мероприятия по внедрению/дальнейшему развитию данной системы, а также определить цели (показатели) в области безопасности полетов.

4.1.0.5 В ходе внедрения данного компонента поставщику услуг необходимо разработать документацию по СУБП, которая должна описывать основные процессы СУБП:

политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;

требования к СУБП;

процессы и процедуры СУБП;

иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;

результаты функционирования СУБП.

# **4.1.1 Обязательства руководства**

4.1.1.1 Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем разработки политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Политика может представлять собой как отдельный документ в системе качества поставщика услуг, так и являться составной частью других документов, входящих в систему управления безопасностью полетов (к примеру: руководства, положения и т.д.).

4.1.1.2 Политика в области БП должна утверждаться руководством компании. Формы утверждения данного документа могут различаться (приказы, указания, распоряжения и т.д.). Руководство компании обязано довести политику до сведения всех работников, осуществляющих свою деятельность в области безопасности полетов (у поставщика услуг имеются в наличии листы ознакомления, отметки в электронных систем учета и т.д.). Рекомендуется, чтобы политика размещалась в общедоступных местах авиакомпании (общедоступных помещениях, офисах, корпоративных сайтах, информационных стендах и т.д.).

4.1.1.3 В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что включенные в нее принципы нашли свое практическое применение в деятельности поставщика услуг. При проведении проверки необходимо обратить внимание на следующее:

каким образом руководство поставщика услуг принимает решения, направленные на обеспечение безопасности полетов;

исполнение решений руководителя поставщика услуг сопровождается распределением ресурсов;

действия/решения руководящего состава должны соответствовать основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике;

если в политике есть сведения о внедрении некарательной среды;

если в политике содержатся сведения о предоставлении ресурсов, то у поставщика услуг имеются подтверждения о том, что обеспечивается поддержка исполнения мероприятий (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, соблюдение условий труда и т.д.), направленных на обеспечение безопасности полетов (в том числе отсутствие решений, неисполнение которых было связано с отсутствием финансирования со стороны руководящего состава);

и т.д.

4.1.1.4 Поставщику услуг рекомендуется включить в политику сведения о функционировании в компании позитивной культуры безопасности полетов. Позитивная культура обеспечения безопасности полетов основывается на следующих составляющих:

популяризации вопросов безопасности полетов;

общей осведомленности (как руководства, так и работников) о имеющихся факторах опасности;

внедрении принципов безопасности полетов во все сферы деятельности поставщика услуг;

эффективной передаче информации о безопасности полетов;

разбор ошибок с целью разработки мероприятий, предотвращающих их в будущем.

4.1.1.5 В политику также рекомендуется включить сведения о развитии системы сообщений работников поставщика услуг, как один из эффективных способов получения информации о факторах опасности. Заявления в политике должны указывать на поощрения развития системы представления данных о безопасности полетов. В ходе проведения проверки необходимо обратить внимание, что система представления данных должна состоять как из обязательных докладов работников по вопросам безопасности полетов, так и добровольных сообщений, описывающих факторы опасности, способные негативно отразиться на показателях безопасности полетов поставщика услуг.

Обязательные доклады несут в себе информацию об уже случившихся фактах проявления факторов опасности (инциденты с ВС, повреждения воздушных судов, нарушения, допущенные персоналом поставщика услуг и т.д.). Добровольные сообщения нацелены на получение информации до наступления негативных последствий в области безопасности полетов (ошибки персонала, необходимость доработки процедур/процессов, предложения по улучшению и т.д.). Система сообщений поставщика услуг должна учитывать возможность подачи работником конфиденциальных сообщений (сведения о работнике, подавшем сообщение, не разглашаются). Еще одним условием эффективного функционирования данной системы является предоставление обратной связи работникам по фактам сообщений. Требования по внедрению данной системы будут подробно описаны во 2-ом компоненте СУБП «Управление факторами риска для безопасности полетов».

4.1.1.6 Поставщику услуг рекомендуется описать в политике сведения, при которых к работникам не будут применятся дисциплинарные меры. В ходе проведения проверки необходимо установить обстоятельства и условия, гарантирующие неприменение дисциплинарных мер по отношению к работникам поставщика услуг (возможно указание таких сведений при описании системы представления данных).

4.1.1.7 В соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО по внедрению данного элемента («Ответственность руководства») поставщику услуг рекомендуется установить цели (показатели эффективности) безопасности полетов. Данные показатели применяются для оценки эффективности функционирования СУБП (относятся к 3-ему компоненту СУБП «Обеспечение безопасности полетов»).

**Дополнительная информация по проведению проверки**

## **Требование:** [**Э-1.1-1**](#_Э_1.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. [**Э-1.1-1**](#_Э_1.1-1) в соответствии с требованиями ФАП-246 п.35.

Проверяется наличие политики (либо как отдельного документа, либо как части документации в области управления безопасностью полетов). Политика должна быть утверждена руководством компании (приказы, распоряжения, утвержденный документ и т.д.). Политика должна находиться в актуальном состоянии. Эксплуатант организует пересмотр политики и у него есть сведения о внесении изменений в данный документ в соответствии с принятыми эксплуатантом требованиями в области системы менеджмента качества (установленные сроки переиздания/внесения изменений в документацию и т.д.). Несоблюдение сроков/периодичности переиздания/внесения изменений в документ, свидетельствует о том, что документ не актуален и не может применяться в системе управления безопасностью полетов эксплуатанта. Подобная практика использования документации является доказательством неисполнения эксплуатантом требований нормативной документации в части реализации политики в области БП.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. **Сведения о приоритете обеспечения безопасности полетов в деятельности эксплуатанта.**

При проведении проверки необходимо убедиться, что в тексте политики содержатся сведения о приверженности организации безопасности полетов (приоритет в области БП). У эксплуатанта функционирует процесс принятия решений и разработки мероприятий по безопасности полетов и контроль их исполнения (наличие документов с решениями руководства компании в области безопасности полетов с отметками об исполнении).

Одним из доказательств соблюдения эксплуатантом принципов безопасности полетов может являться наличие совещательного (–ых) органа (-ов) в области СУБП (комитеты, советы, комиссии и т.д.). В данном случае эксплуатанту необходимо представить протоколы заседаний совещательных органов (наличие документов с решениями совещательных органов в области безопасности полетов с отметками об исполнении).

Отсутствие принятых решений, а также неисполнение мероприятий в области безопасности полетов, говорят о несоответствии эксплуатанта основным требованиям нормативной документации в части реализации политики в области БП.

1. **Наличие механизмов оценки и предоставления ресурсов, необходимых для реализации Политики.**

В политике эксплуатанта содержатся сведения (механизм) о предоставлении необходимых ресурсов для реализации политики в области безопасности полетов. В ходе проведения проверки необходимо проанализировать процессы эксплуатанта по обеспечению ресурсами (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, соблюдение условий труда и т.д.) в ходе исполнения мероприятий, направленных на обеспечение безопасности полетов.

Наличие у эксплуатанта неисполненных мероприятий по причине отсутствия выделенных ресурсов (недофинансирование и т.д.) свидетельствует о несоблюдении основных требований по реализации политики в области безопасности полетов.

Допускается, что у эксплуатанта разработаны и внедрены на практике дополнительные процедуры с описанием процесса обеспечения ресурсами.

1. **Доведение политики до сведения всех сотрудников организации.**

При проведении проверки необходимо убедиться, что политика в области безопасности полетов размещена в общедоступных местах (информационные стенды, корпоративные сайты, экземпляры в офисных помещениях, брифингах и т.д.). Персонал эксплуатанта должен быть ознакомлен с текстом политики (заполненные листы ознакомления, записи, включая результаты ознакомления с данными документами в информационных системах, рассылках и т.д.).

В случае, если политика является частью какого-либо документа в системе документации СУБП, то проверяется ознакомление работников эксплуатанта с данным документом (заполненные листы ознакомления, записи, включая результаты ознакомления с данным документами в информационных системах, рассылках и т.д.).

Отсутствие отметок об ознакомлении работников с политикой свидетельствует о несоблюдении основных требований по реализации политики в области безопасности полетов.

## **Рекомендация** [**Э-1.1-2**](#_Э_1.1-2)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложения 19 п.1.1 и РУБП ИКАО (Doc 9859) п. 9.3.4.3.Проверка осуществляется согласно п. Э-1.1-2.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. У эксплуатанта сформирована позитивная культура обеспечения безопасности полетов.

В политике должны содержаться сведения о приверженности эксплуатанта принципам позитивной культуры безопасности. Необходимо убедиться, что в деятельность эксплуатанта внедряется позитивная культура безопасности полетов, персонал информирован о наличии факторов опасности (дайджесты, информационные листы, рассылки с анализом состояния безопасности полетов и т.д.).

Одним из доказательств соблюдения эксплуатантом внедрения позитивной культуры может являться описание принципов ее функционирования в нормативной документации (документация системы управления безопасностью полетов).

1. Формирование системы представления данных о безопасности полетов.

При проведении проверки необходимо убедиться, что в тексте политики содержатся сведения о развитии системы представления данных о безопасности полетов. Работники эксплуатанта имеют возможность подачи сообщений по вопросам безопасности полетов с предоставлением им обратной связи (проверяются базы данных, таблицы с информацией по работе системы сообщений работников). У эксплуатанта есть в наличии добровольные сообщения. Учитываются обязательные доклады при эксплуатации ВС.

1. Прописаны правила применения дисциплинарных мер.

При проведении проверки необходимо определить обстоятельства, гарантирующие неприменение дисциплинарных мер по отношению к работникам компании (возможно указание таких сведений при описании системы представления данных эксплуатанта). К примеру, в политике могут содержаться требования, что применение наказания возможно только в случае сознательных нарушений работников.

## **Рекомендация** [**Э-1.1-3**](#_Э_1.1-3)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в РУБП ИКАО (Doc 9859) п. 9.3.4.7. Проверка осуществляется согласно п. Э-1.1-3.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующего условия:

1. Эксплуатант определяет и утверждает цели (показатели эффективности) в области безопасности полетов.

В ходе проведения проверки необходимо определить установленные эксплуатантом цели (показатели) безопасности полетов. Необходимо установить периодичность расчета и мониторинга данных показателей, а также проанализировать соответствует ли эксплуатант принятому уровню безопасности полетов.

Для оценки показателей целесообразно использовать относительные показатели безопасности полетов (уровень безопасности полетов, средний налет, средний налет на 1000 полетов и т.д.).

Цели (показатели) могут быть включены в любой документ эксплуатанта (политика в области безопасности полетов, приказы, указания, распоряжения и т.д.).

# **4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.**

4.1.2.1 Поставщику услуг следует назначить руководителя, который независимо от других выполняемых функций несет ответственность за внедрение и обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов.

В ходе проведения проверки необходимо установить, в каком из распорядительных документов поставщика услуг (либо перечень документации) приводится информация об ответственности руководителя за состояние СУБП. Перечень таких сведений может содержаться в контрактах (если руководитель осуществляет свою деятельность по контракту/договору), положениях, уставах, рабочих инструкциях, руководствах, а также документации по системе управления безопасности полетов и т.д. Представленная документация должна находиться в актуальном состоянии.

Соблюдение данных требований возможно лишь при практическом внедрении процесса принятия руководителем решений в области СУБП. При проверке поставщику услуг необходимо будет представить какие-либо документально оформленные решения руководителя по вопросам безопасности полетов (могут быть изложены в протоколах правлений, заседаний совещательных органов по управлению безопасностью полетов, приказах, указаниях, распоряжения и т.д.), а также результаты их исполнения.

4.1.2.2 В целях развития СУБП поставщикам услуг следует учитывать рекомендуемую практику ИКАО по уточнению процесса обеспечения руководством необходимых условий для функционирования процесса обеспечения безопасности полетов. Руководство поставщика услуг наделяется для этого полномочиями по обеспечению ресурсами (людские ресурсы, финансовые ресурсы и т.д.). Подтверждением внедрения данной рекомендуемой практики служит наличие у поставщика услуг решений руководителя о выделении средств и информации об исполнении таких мероприятий.

4.1.2.3 Поставщику услуг необходимо разработать четкую структуру, которая будет соответствовать масштабу деятельности организации, а также определить обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. В ходе проверки необходимо установить, что все руководители ознакомлены с данными обязанностями (есть отметки об ознакомлении и т.д.).

4.1.2.4 Одним из условий эффективного функционирования СУБП поставщика услуг является внедрение процесса принятия решений о приемлемости рисков со стороны руководителей. В ходе проведения проверки поставщику услуг необходимо представить документальные доказательства о существовании на практике процесса оценки приемлемости рисков.

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Требование:** [**Э-1.2-1**](#_Э_1.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-1.2-1, в соответствии с требованиями ФАП – 246п.8, ФАП-128п.5.6.

У эксплуатанта должен быть назначен руководитель, обязанности которого изложены в каком-либо распорядительном/нормативном документе (контракт, устав, положение, рабочая инструкция, документация по системе управления безопасностью полетов). Документ должен находиться в актуальном состоянии.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Организация и контроль осуществления деятельности эксплуатанта в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, сертификатом эксплуатанта и руководствами эксплуатанта.

В документации эксплуатанта есть сведения, в которых описывается ответственность руководителя за организацию и контроль осуществления деятельности эксплуатанта в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, сертификатом эксплуатанта и руководствами эксплуатанта. Документация находится в актуальном состоянии и имеется отметка об ознакомлении руководителя с ней (либо документация утверждена руководителем). Несоответствие эксплуатанта данному требованию возможно в случае установления в ходе проверки нарушений законодательства РФ, несоблюдения требований сертификата эксплуатанта или руководств эксплуатанта со стороны руководителя (несоблюдение правил выполнения полетов, принятие решений, противоречащих требованиями руководств эксплуатанта и т.д.).

1. Внедрение и обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов эксплуатанта.

Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем эксплуатанта своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). Эксплуатант должен продемонстрировать решения руководителя в области безопасности полетов и результаты их исполнения. Отсутствие решений руководителя, либо отсутствие контроля их исполнения говорит о несоответствии эксплуатанта основным требованиям в области системы управления безопасностью полетов.

## **Рекомендация** [**Э-1.2-2**](#_Э_1.2-2)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в п. 9.3.5.6 РУБП ИКАО (Doc 9859). Данный пункт контрольных вопросов пересекается с п. Э-1.1-1, в части распределения ресурсов.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующего условия:

1. Наличие полномочий руководителя по обеспечению ресурсами.

При проведении проверки необходимо определить документ эксплуатанта, в котором изложены сведения о том, что руководитель компании имеет полномочия для распределения ресурсов, необходимых для управления рисками безопасности полетов. Данная документация находится в актуальном состоянии.

Для подтверждения исполнения данного пункта контрольных вопросов необходимо, чтобы эксплуатант представил оформленные решения руководителя (приказы, указания, распоряжения), в которых имеются сведения о выделении ресурсов (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, изменение организационной структуры, перераспределение функций, совершенствование производственного процесса и т.д.) и такие решения были выполнены (представлена информация по исполнению).

## **Требования** [**Э-1.2-3**](#_Э_1.2-3) **(**[**Э-ОЛР-1.2-1**](#_Э_ОЛР_1.2-1)**,** [**Э-ДСП-1.2-1**](#_ДСП_1.2-1)**,** [**Э-ПЛГ-1.2-1**](#_ПЛГ_1.2-1)**,** [**Э-КАБ-1.2-1**](#_КАБ_1.2-1)**,** [**ОНО 1.2-1**](#_ОНО_1.2-1)**,** [**Э-ОГП-1.2-1**](#_ОП_1.2-1)**.)**

Проверка осуществляется согласно п. Э-1.2-3, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215п.3 (а), ФАП-246п.9, ФАП-128п.5.6.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-1.2-1](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-1.2-1](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-1.2-1](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-1.2-1](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 1.2-1](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-1.2-1](#_ОП_1.2-1).

У эксплуатанта должна быть определена организационная структура с определением функционального (подчинение одного руководителя другому в пределах реализации определенных функций) и непосредственного (прямое) подчинения руководителей.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Подчинение руководителей по управлению безопасностью полетов и качества напрямую руководителю эксплуатанта.

Эксплуатант должен сформировать организационную структуру таким образом, чтобы должностные лица из числа руководителей, обеспечивающие функции управления безопасностью полетов и организации системы управления качеством, подчинялись непосредственно руководителю эксплуатанта и являлись независимыми от сферы производственной деятельности эксплуатанта (ФАП-246п. 9). Организационная структура должна утверждаться руководителем эксплуатанта.

***Примечание:*** *При проведении проверки необходимо учитывать, что формат организационной структуры и количество назначаемых руководителей зависит от масштаба деятельности организации (допускается совмещение должностей, без потери выполнения соответствующих функций).*

*Согласно п.10 ФАП 246 допускается сокращение указанного в пункте 9 настоящих Правил перечня лиц при условии, что данное сокращение позволит выполнять функции, указанные в пункте 7 настоящих Правил, заявителем (эксплуатантом), владеющим не более чем тремя воздушными судами любой максимальной взлетной массы или восемью воздушными судами с максимальной взлетной массой не более 27000 кг*.

1. Определение ответственности руководителей эксплуатанта по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов.

Эксплуатанту необходимо описать ответственность руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование системы управления безопасностью полетов по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-1.2-1);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-1.2-1);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-1.2-1);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-1.2-1);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 1.2-1);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-1.2-1).

Для подтверждения исполнения данного пункта контрольных вопросов необходимо чтобы руководители были ознакомлены с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов.

Только в том случае, когда по всем контрольным вопросам: [Э-ОЛР-1.2-1](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-1.2-1](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-1.2-1](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-1.2-1](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 1.2-1](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-1.2-1](#_ОП_1.2-1), эксплуатантом были представлены необходимые подтверждения, следует определить исполнение п. Э-1.2-3.

## **Рекомендация** [**Э-1.2-4**](#_Э_1.2-4)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19 п.1.2, РУБП ИКАО (Doc 9859) п. 9.3.5.9. Данный пункт контрольных вопросов пересекается с разделом 2 «Управления факторами опасности и риска для безопасности полетов».

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующего условия:

1. Определены полномочия руководителей относительно приемлемости рисков.

Эксплуатанту рекомендуется включить в нормативную документацию сведения о том, что руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков (принятый эксплуатантом уровень риска, превышение которого недопустимо) для безопасности полетов. Нормативная документация эксплуатанта содержит сведения о том, какие риски эксплуатант считает неприемлемыми.

Для подтверждения исполнения данного пункта контрольных вопросов необходимо, чтобы эксплуатант представил документальные доказательства (к примеру: сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению безопасностью полетов, анализы рисков, сделана соответствующая запись в должностной инструкции руководителя подразделения и т.д.) и отметки о том, что руководители эксплуатанта принимают решение относительно приемлемости рисков.

# **4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

4.1.3.1 Процесс внедрения и дальнейшего развития системы управления безопасностью полетов необходимо постоянно контролировать. В связи с этим поставщику услуг необходимо назначить должностное лицо, в функции, обязанности и ответственность которого входит контроль функционирования системы управления безопасностью полетов. Одними из основных действий данного руководителя являются:

координация деятельности структурных подразделений в области управления безопасностью полетов;

контроль процесса планирования системы управления безопасностью полетов (планы по внедрению СУБП, планы по развитию/дальнейшему внедрению СУБП);

консультационная поддержка подразделений поставщика услуг по внедрению/дальнейшему развитию СУБП;

формирование и контроль документации системы управления безопасностью полетов;

анализ эффективности обеспечения безопасности полетов;

организация процесса обучения работников поставщика услуг по вопросам управления безопасностью полетов; и т.д.

4.1.3.2 Руководитель, назначаемый на данную должность, должен иметь соответствующую подготовку в области управления безопасностью полетов, в области менеджмента качества и иметь опыт эксплуатации воздушных судов.

При проведении проверки поставщику услуг необходимы документальные доказательства о назначении такого руководителя, а также документальные свидетельства его непосредственного участия в системе управления безопасностью полетов.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

## **Требование** [**Э-1.3-1**](#_Э_1.3-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-1.3-1, в соответствии с требованиями ФАП-246 п. 9, 11 и ФАП-128 п.5.6.

Эксплуатант назначает должностное лицо, в обязанности которого входит обеспечение исполнения функций по управлению безопасностью полетов.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Руководитель по управлению безопасностью полетов соответствует квалификационным требованиям нормативных актов РФ.

Согласно требованиям ФАП руководитель должен:

а) иметь практический опыт по организации подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации не менее пяти лет;

б) имеет опыт расследования авиационных происшествий, инцидентов;

в) знать воздушное законодательство в области подготовки и выполнения полетов, поддержания летной годности гражданских воздушных судов, расследования авиационных происшествий и инцидентов, требований к авиационному персоналу, системам управления безопасности полетов, а также ознакомлен с аналогичными областями законодательства иностранных государств, на территории которых эксплуатант осуществляет деятельность.

При проведении проверки необходимо убедиться, что у эксплуатанта назначен руководитель, ответственный за контроль функционирования системы управления безопасностью полетов (эксплуатант представил соответствующую документацию содержащую данные сведения).

Эксплуатанту необходимо представить отметки об ознакомлении руководителя с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов.

Практическое внедрение подтверждается наличием у эксплуатанта документов (документально оформленных решений, протоколов, приказов, указаний, распоряжений и т.д.), свидетельствующих об исполнении своих обязанностей по управлению безопасностью полетов.

Отсутствие подобных документов говорит о несоответствии эксплуатанта основным требованиям в области системы управления безопасностью полетов.

# **4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

4.1.4.1 Поставщики услуг, чья деятельность связана с непосредственной эксплуатацией воздушных судов и обусловлена возможными возникновениями таких событий как авиационные происшествия, инциденты, а также иные чрезвычайные ситуации (акты незаконного вмешательства, катастрофы природного и техногенного характера), должны разработать и утвердить план мероприятий, позволяющий осуществлять координацию действий от аварийной обстановки к штатной ситуации.

Главной целью такого плана является распределение обязанностей ответственных лиц и описание их действий, направленных на возобновление «нормальной» деятельности поставщика услуг. Работники должны быть ознакомлены с перечнем мероприятий, который они обязаны выполнять в случае возникновения аварийной ситуации.

4.1.4.2 Поставщику услуг следует осуществлять процесс подготовки всего спектра работников к действиям по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций, в том числе путем проведения соответствующих тренировок.

План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:

содержать классификацию кризисных ситуаций;

описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения кризисной ситуации;

соответствовать организационной структуре поставщика услуг;

способствовать централизации руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае кризисной ситуации;

содержать перечень типовых инструкций по действиям работников;

обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в кризисных ситуациях.

4.1.4.3 Поставщику услуг следует обеспечить надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

## **Требование:** [**Э-1.4-1**](#_Э_1.4-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-1.4-1, в соответствии с требованиями ПРАПИ-98 п. 2.3 и п. 3.3.

У эксплуатанта должна быть разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Исполнение эксплуатантом требований, изложенных в инструкции по действиям, обязанности и ответственности должностных лиц.

При проведении проверки необходимо убедиться в том, что данная инструкция соответствует организационной структуре эксплуатанта (согласована с ФАВТ или территориальным органом).

Проверяется наличие инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. Инструкция должна находиться в актуальном состоянии.

Также проверке подлежат сами первичные сообщения эксплуатанта по авиационным событиям.

## **Рекомендация** [**Э-1.4-2**](#_Э_1.4-2)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19 п.1.4, РУБП ИКАО (Doc 9859) п. 9.3.7.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующего условия:

1. Разработка плана мероприятий на случай аварийной обстановки.

При проведении проверки эксплуатант должен представить разработанный и утвержденный план действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования авиакомпании в случае возникновения кризисной ситуации. Документ должен находиться в актуальном состоянии и содержать отметки руководителей об ознакомлении.

Практическое внедрение подтверждается наличием сведений о реализации плана мероприятий на случай аварийной обстановки в случае, если эксплуатант на практике применял такой план для вывода компании из кризисной ситуации: аварии, катастрофы, акты незаконного вмешательства, катастрофы природного и техногенного характера и т.д.

В случае, если эксплуатант при осуществлении своей деятельности не сталкивался с кризисными ситуациями, подтверждением исполнения данной рекомендации может служить проведение периодических тренировок по действиям работников структурных подразделений в случае их возникновения. Следует отметить, что тренировочный процесс должны осуществлять все эксплуатанты (включая тех эксплуатантов, где были зафиксированы кризисные ситуации).

Разработанный эксплуатантом план действий, должен содержать сведения о классификации кризисных ситуаций, описывать процесс сбора информации и содержать типовые инструкции по действиям персонала.

## **Рекомендация** [**Э-1.4-3**](#_Э_1.4-3)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19 п.1.4, РУБП ИКАО (Doc 9859) п. 9.3.7.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующего условия:

1. Разработка плана мероприятий на случай аварийной обстановки.

В ходе проведения проверки проводится анализ документация по согласованию плана с аналогичными планами организаций, с которыми эксплуатант взаимодействует при предоставлении своих услуг (если применимо - операторы аэродромов, организации ОВД, ТО и т.д.).

# **4.1.5 Документация по СУБП**

4.1.5.1 Поставщику услуг необходимо сформировать систему документации, в соответствие с которой функционирует система управления безопасностью полетов. Документация должна учитывать требования законодательства РФ в области гражданской авиации и описывать все компоненты СУБП (концептуальные рамки СУБП) соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг. Документация по управлению безопасностью полетов может состоять из набора разработанных и утверждённых инструкций, процедур, руководств и т.д. Весь перечь документации должен содержать актуальную информацию. Работники поставщика услуг, должны быть ознакомлены с содержанием документов.

4.1.5.2 В соответствие с требованиями постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215 документация поставщика услуг должна соответствовать следующим условиям:

обязанности должностных лиц поставщика услуг по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;

перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

порядок выявления факторов опасности;

порядок сбора данных о факторах опасности;

порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

порядок разработки мероприятий по снижению риска;

порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

4.1.5.3 Одним важных условий соответствия поставщика услуг требованиям нормативной документации РФ, является осуществление процесса планирования СУБП. Поставщику услуг следует разработать распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов. Такая документация должна утверждаться руководством компании, с целью повышения эффективности процесса распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение плана. При проведении проверок необходимо убедиться, что у поставщика обслуживания назначены ответственные за исполнение мероприятий и осуществляется контроль их исполнения.

4.1.5.4 Рекомендуемая практика ИКАО говорит о необходимости формирования поставщиком услуг руководства по управлению безопасностью полетов которое, как минимум, содержит в себе следующие составляющие:

изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;

ссылки на применяемые нормативно-правовые требования к СУБП;

общее описание системы;

информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих работниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;

описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;

описание процессов и процедур выявления факторов опасности и оценки риска для безопасности полетов;

описание процедур расследований в области безопасности полетов;

описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;

описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;

описание процедур внутренней проверки;

описание процедур управления изменениями;

описание процедур управления документооборотом СУБП;

информацию о координации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки (в тех случаях, когда это применимо).

4.1.5.5 Руководство по управлению безопасностью полетов может представлять собой как отдельный документ, так и быть частью какого-либо другого организационного документа поставщика услуг. Руководство по управлению безопасностью полетов должно содержать необходимые ссылки на весь перечень документации в области СУБП.

4.1.5.6 В сферу документации по системе управления безопасностью полетов также входят учетные записи (записи в системе менеджмента качества), подтверждающих внедрение и функционирование СУБП у поставщика услуг. К таким записям относятся отчеты о проведении внутренних/внешних проверок, аудитов, материалы по анализу и оценки рисков для безопасности полетов, протоколы, указания, распоряжения, базы данных по авиационным событиям и т.д.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

## **Требование:** [**Э-1.5-1**](#_Э_1.5-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-1.5-1, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215п.3; ФАП-128п.5.8; ФАП-246п. 42.

Эксплуатанту следует сформировать систему документацию в соответствии с которой функционирует СУБП, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Сформирована система документации по СУБП.

Эксплуатанту необходимо сформировать систему документации таким образом, что она должна описывать все процессы СУБП. Документация по СУБП должна соответствовать масштабам деятельности эксплуатанта (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации эксплуатанта).

При проведении проверки необходимо выборочно проверить процесс ознакомления работников с документацией по СУБП (листы ознакомления, электронные записи, любые другие виды отметок об ознакомлении). Места хранения документации (в том числе на корпоративных сайтах, электронных хранилищах и т.д.) должны быть доступны работникам с целью ее использования в работе.

Эксплуатант должен представить весь перечень записей (базы данных, таблицы, перечни и т.д.), содержащих сведения о выявленных факторах опасности и проведения оценки риска.

У эксплуатанта должен быть определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска. Данный порядок должен быть определен в политике в области безопасности полетов в соответствии с п. Э-1.1-1 контрольных вопросов (допускается разработка дополнительных инструкций/процедур по описанию распределения ресурсов).

## **Требование:** [**Э-1.5-2**](#_Э_1.5-2)

Проверка осуществляется согласно п. Э-1.5-2, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 4.

Эксплуатанту необходимо разработать и утвердить план внедрения/дальнейшего развития СУБП.

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Осуществляется планирование в области управления безопасностью полетов.

Проверяемые планы внедрения/развития СУБП должны быть актуальными и содержать сведения об ответственных за их исполнение.

Для подтверждения исполнения данного пункта контрольных вопросов необходимо, чтобы эксплуатант осуществлял контроль исполнения мероприятий, направленных на развитие/совершенствование СУБП.

## **Рекомендации** [**Э-1.5-3**](#_Э_1.5-3)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в РУБП ИКАО (Doc 9859) п.9.3.8.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующего условия:

1. Разработка РУБП.

Эксплуатант разработал и утвердил собственное РУБП содержащее в себе описание процесса функционирования системы управления безопасности полетов. Руководство по управлению безопасностью полетов находится в актуальном состоянии. При проведении проверки необходимо выборочно проверить процесс ознакомления работников с РУБП (листы ознакомления, электронные записи, любые другие виды отметок об ознакомлении).

Руководство по управлению безопасностью полетов может представлять собой как отдельный документ, так и быть частью какого-либо другого организационного документа поставщика услуг (к примеру, сведения о СУБП включены в раздел руководства по производству полетов РПП).

Руководство по управлению безопасностью полетов должно содержать необходимые ссылки на весь перечень документации в области СУБП.

***Примечание:*** *Наличие у эксплуатантов руководства по управлению безопасностью полетов не является требованием нормативной документации РФ.*

# **4.2 Управление рисками для безопасности полетов**

## **4.2.0 Основные положения**

* + 1. Компонент 2 «Управление рисками для безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «2.1 Выявление источников опасности» и «2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов».
    2. Управление риском является центральной частью СУБП и основным рабочим инструментом управления БП. При этом принципы организации и выполнения процесса управления риском являются общими для всех поставщиков услуг.
    3. В практике управления безопасностью полетов используется **«технократическая концепция риска**» негативного события на основе сочетания оценок вероятности этого события и серьезности его последствий. В Правилах введены следующие определения:

«**риск –** это прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий одного или нескольких **факторов опасности**»:

«**фактор опасности** – результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полетов гражданских воздушных судов».

Эти определения практически совпадаю с определениями соответствующих понятий в SARPs ИКАО (Приложение 19)[[2]](#footnote-2).

* + 1. Закрепление в Правилах указанных определений *требует* от поставщиков услуг использовать методы управления риском только в рамках «технократической концепции».
    2. Эти методы можно разделить на:
* **качественные** – определяют последствия, вероятность и уровень риска по шкале «высокий», «средний» и «низкий», сравнительную оценку уровня риска проводят в соответствии с качественными критериями;
* **количественные** – риск оценивается вероятностными характеристиками случайной величины ущерба, обычно в стоимостном выражении, с использованием различных математических методов;
* **полукачественные (смешанные)** – используют числовую шкалу оценки последствий, вероятности и их сочетания для определения уровня риска в условных единицах.
  + 1. РУБП ИКАО *рекомендует* использование одного из качественных методов, так называемую «матрицу ИКАО» (см. РУБП, Doc. 9859, 4-е изд. 2018 г., п.п. 2.5; 9.4. Однако поставщик услуг имеет право использовать и другие методы, в том числе количественные и смешанные.
    2. РУБП ИКАО (пп. 2.5.2.1, 2.5.2.3) обращает внимание на необходимость разделения понятий «фактор опасности» и «событие».

Оценку риска *следует* выполнять для прогнозируемого события, а не для фактора опасности. Например, загрязненная ВПП – это фактор опасности, который может привести к различным событиям, таким как выкатывания за пределы ВПП при посадке или при прерванном взлете.

* + 1. Риск *следует* оценивать отдельно для каждого типа событий и обязательно с учетом особенностей конкретного аэродрома, эксплуатируемых ВС, уровня подготовки экипажей и других условий. Очевидно, что на разных аэродромах и при разных условиях как вероятность выкатывания, так и тяжесть последствий будет различной. Соответственно, различными будут и риски.
    2. Необходимо также четко понимать, что оценка риска – это оценка будущего, прогнозирование. Поэтому говорить об «измерении» и «расчете» риска, строго говоря, не корректно.
    3. Принципиальная схема управления риском приведена на рис. 4.



Рисунок 4. Схема управления риском для безопасности полетов

* + 1. Можно видеть, что процесс управления риском для БП включает следующие процедуры:

1. -выявление факторов опасности;
2. идентификация и оценка риска;
3. -определение приемлемости риска;
4. -разработка при необходимости корректирующих мероприятий;
5. - оценка уровня остаточного риска;
6. - внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности;
7. - оценка эффективности внедренных мероприятий.
   * 1. В структуре СУБП (см. п. 2.01) процедура а) «составляет содержание первого элемента компонента 2. Остальные процедуры b)-f) объединены во втором элементе. Соответственно, КВП по проверке процесса управления риском разделены на две группы.

# **4.2.1 Выявление факторов опасности**

* + 1. Выявление (идентификация) ФО - это важная процедура, определяющая ход и направленность всего процесса управления риском.
    2. SARPs ИКАО (Приложение 19, п. 2.1.2) указывают, что выявление ФО основано на сочетании *реагирующих и проактивных* методов.
    3. Реагирующие методы предусматривают использование результатов расследования событий. Имеются ввиду отчеты по расследованию авиационных происшествий, инцидентов, производственных происшествий и так называемых «предвестников», имевших место как в своем авиапредприятии, так и в других авиапредприятиях того же вида деятельности. Под «предвестниками» обычно понимают события, как правило, предшествующие инциденту или производственному происшествию, по которым проводится внутреннее расследование в авиапредприятии.
    4. Проактивные методы включают в себя активный поиск ФО в существующих процессах и прогнозирование их проявлений, которые могут привести к авиационным событиям. Основными источниками информации для проактивного выявления ФО являются:

- отчеты по результатам проверок;

- отчеты внутренних и внешних аудитов;

- результаты анализа полетной информации (ПИ) и данные других систем объективного контроля;

- данные по отказам и неисправностям систем и агрегатов ВС и другой авиационной техники;

- обязательные доклады работников;

- добровольные сообщения в рамках системы добровольных сообщений по БП.

Могут использоваться и прогностические методы, при этом прогнозирование выполняется с учетом предполагаемых изменений в деятельности авиапредприятия (увеличение или резкое сокращение объема работ, ротация личного состава, освоение новой техники и т.д.).

* + 1. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в Правилах.
    2. В соответствии с п. 3 Правил поставщик услуг *должен* в своих документах по СУБП описать:

в) источники данных для получения сведений в области БП;

г) порядок выявления факторов опасности;

д) порядок сбора данных о факторах опасности.

* + 1. В соответствии с п. 5 Правил поставщик услуг *должен*:

а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

## **Требование:** [**Э-2.1-1**](#_Э_2.1-1)**(**[**Э-ОЛР-2.1-1**](#_ОЛР_2.1-1)**,** [**Э-ДСП-2.1-1**](#_ДСП_2.1-1)**,** [**Э-ПЛГ-2.1-1**](#_ПЛГ_2.1-1)**,** [**Э-КАБ-2.1-1**](#_КАБ_2.1-1)**,** [**Э-ОНО-2.1-1**](#_ОНО_2.1-1)**,** [**Э-ОГП-2.1-1**](#_ОП_2.1-1)**)**

Проверка осуществляется согласно п. Э-2.1-1, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а), ФАП – 246 п.36, ФАП – 128 п. 5.5.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-2.1-1](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-2.1-1](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-2.1-1](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-2.1-1](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 2.1-1](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-2.1-1](#_ОП_1.2-1).

У эксплуатанта должен быть сформирован процесс сбора и обработки данных о факторах опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-2.1-1);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-2.1-1);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-2.1-1);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-2.1-1);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 2.1-1);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-2.1-1).

Также к требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Документирован процесс сбора и обработки информации.

В ходе проведения проверки необходимо определить каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.

Практическое внедрение подтверждается наличием сведений о том, что такой процесс осуществляется на практике. Необходимо проверить наличие перечней, выявленных факторов опасности; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об опасных факторах и т.д. Одним из важных условий соответствия эксплуатанта данным требованиям является то, что такой процесс осуществляется на постоянной основе (к примеру, с установленной периодичностью).

Записи эксплуатанта с выключенным в них факторами опасности (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) также подлежат проверке. Они должны соответствовать масштабам деятельности эксплуатанта и содержать актуальные сведения по безопасности полетов.

## **Требование:** [**Э-2.1-2**](#_Э_2.1-2)**(**[**Э-ОЛР-2.1-2**](#_ОЛР_2.1-2)**,** [**Э-ДСП-2.1-2**](#_ДСП_2.1-2)**,** [**Э-ПЛГ-2.1-2**](#_ПЛГ_2.1-2)**,** [**Э-КАБ-2.1-2**](#_КАБ_2.1-2)**,** [**Э-ОНО-2.1-2**](#_ОНО_2.1-2)**,** [**Э-ОГП-2.1-2**](#_ОП_2.1-2)**)**

Проверка осуществляется согласно п. Э-2.1-2, в соответствии с требованиями ФАП – 128 п.5.5.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-2.1-2](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-2.1-2](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-2.1-2](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-2.1-2](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 2.1-2](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-2.1-2](#_ОП_1.2-1).

Процесс выявления факторов опасности эксплуатанта основывается на сочетании реагирующих и проактивных (фактические и потенциальные угрозы БП) методах сбора информации факторах опасности по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-2.1-2);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-2.1-2);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-2.1-2);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-2.1-2);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 2.1-2);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-2.1-2).

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. **Эксплуатант выявляет факторы опасности реагирующими и проактивными методами.**

В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что эксплуатант использует все методы сбора информации об опасных факторах. Допускается, что эксплуатант применяет на практике прогностические методы сбора информации (применение таких методов должны быть документированы).

Практическое внедрение подтверждается наличием примеров использования методов сбора информации. В наличии должны быть какие-либо записи (документы, протоколы, анализы), содержащие сведения о их применении.

Процесс должен быть документирован и четко описывать принципы сбора информации о факторах опасности.

Отсутствие у эксплуатанта сведений о применении проактивных методов сбора информации, а также отсутствие прямых подтверждений их использования, говорят о несоответствии эксплуатанта основным требованиям нормативной документации в части управления рисками для БП.

## **Рекомендация:** [**Э-2.1-3**](#_Э_2.1-3)**(**[**Э-ОЛР-1.2-1**](#_ОЛР_1.2-1)**,** [**Э-ДСП-1.2-1**](#_ДСП_1.2-1)**,** [**Э-ПЛГ-1.2-1**](#_ПЛГ_1.2-1)**,** [**Э-КАБ-1.2-1**](#_КАБ_1.2-1)**,** [**Э-ОНО-1.2-1**](#_ОНО_1.2-1)**,** [**Э-ОГП-1.2-1**](#_ОП_1.2-1)**)**

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Постановлении Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д).).

Функционирование у эксплуатанта системы сообщений является требуемым условием функционирования государственной системы управления безопасностью полетов. Наличие собственной системы сообщений эксплуатанта требованием нормативной документации РФ не является.

Внедрение данной рекомендации исследуется по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-2.1-3);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-2.1-3);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-2.1-3);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-2.1-3);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 2.1-3);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-2.1-3).

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. Документация по функционированию системы сообщений работников находится в актуальном состоянии.

В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что документация эксплуатанта определяет способы подачи добровольных сообщений (к примеру: электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.). Документация по безопасности полетов содержит сведения о том, каким образом эксплуатант осуществляет процесс рассмотрения сообщений работников. Необходимо убедиться, что процесс обработки добровольных сообщений работников предусматривает разработку мероприятий по факту сообщений и предоставление обратной связи.

1. Сообщения работников анализируются и по ним разрабатываются мероприятия (с представлением обратной связи).

Практическое внедрение подтверждается наличием у эксплуатанта добровольных сообщений. Сбор информации должен быть структурирован (информация может собираться в реестры, базы данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). При проведении проверки необходимо убедиться, что по результатам сообщений проводиться разработка мероприятий и осуществляется контроль их исполнения (информация также структурирована и имеются соответствующие записи).

Отсутствие у эксплуатанта сведений о разработке мероприятий, а также информации об их исполнении, говорит о несоответствии эксплуатанта основным требованиям нормативной документации в части сбора и обработки информации об опасных факторах.

## **Требование:** [**Э-2.1-4**](#_Э_2.1-4)**(**[**Э-ОЛР-2.1-4**](#_ОЛР_3.1-1)**,** [**Э-ПЛГ-2.1-4**](#_ПЛГ_3.1-1)**)**

Проверка осуществляется согласно п. Э-2.1-4, в соответствии с требованиями ФАП -246 п.40, 41; ФАП-128 п.5.7.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-2.1-4](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ПЛГ-2.1-4](#_ПЛГ_1.2-1).

При проведении проверки необходимо учитывать, что в соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться как подразделениями эксплуатанта, так и организациями на основании договоров.

Данный пункт контрольных вопросов проверки относиться только к тем эксплуатантам, которые:

выполняют полеты воздушных судах с максимальной взлетной массой более 27000 кг;

осуществляют расшифровку полетной информации самостоятельно.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. Выполняется анализ полетной информации

В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что эксплуатант документировал процесс анализа полетных данных (программа анализа полетных данных сформирована). У эксплуатанта осуществляет процесс хранения данных полетной информации и ее анализ.

Практическое внедрение подтверждается наличием аналитических материалов с разработкой мероприятий по факту проведения анализа (осуществляется контроль их исполнения). Данные анализа доводятся до сведения руководство эксплуатанта (к примеру: утверждаются руководством по направлению деятельности, утверждаются руководителем эксплуатанта, рассматриваются коллегиальными органами по управлению безопасностью полетов и т.д.).

1. Осуществляется анализ полетных данных (п. [Э-ОЛР-2.1-4](#_ОЛР_3.1-1))

Эксплуатантом применяется программа анализа полетных данных, которая предусматривает, что полученная информация по отклонениям от требований эксплуатационной документации воздушного судна, подлежит обязательной регистрации, хранению и анализу для разработки профилактических мероприятий по предотвращению авиационных событий.

В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что при проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля.

1. Осуществляется анализ полетных данных (п. [Э-ПЛГ-2.1-4](#_ПЛГ_3.1-1))

У эксплуатанта существует база данных, с помощью которой осуществляется накопление информации, полученной от бортовых средств объективного контроля.

Эксплуатант проводит анализ информации об отказах авиационной техники (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий.

## **Рекомендация:** [**Э-2.1-5**](#_Э_2.1-5)

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Постановлении Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7, ФАП -246 п.41; ФАП-128 п.5.7.

При проведении проверки необходимо учитывать, что в соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться как подразделениями эксплуатанта, так и организациями на основании договоров.

Данный пункт контрольных вопросов проверки относиться только к тем эксплуатантам, которые:

выполняют полеты воздушных судах с максимальной взлетной массой более 27000 кг;

осуществляют расшифровку полетной информации на основании договора.

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. Разработана процедура получения данных полетной информации.

В случае, если анализ полетной информации осуществляется сторонними организациями на основании договора, эксплуатанту необходимо документировать процесс получения данных от организации, осуществляющей обработку полетной информации.

В ходе проведения проверки эксплуатанту следует представить какие-либо отметки о получении данных (журналы передачи, отчетность, отметки о передачи информации и т.д.).

1. Осуществляется процесс контроля деятельности организации, осуществляющей обработку полетной информации.

Эксплуатантом документирован и осуществляется процесс контроля деятельности организации, осуществляющей обработку полетной информации. При проведении проверки эксплуатанту следует представить подтверждения о проведении таких проверок (аудитов). Также необходимо получить информацию, что подобные отчеты доводились до сведения организации (направлялись эксплуатантом в адрес организации), осуществляющей обработку полетной информации.

# **4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

* + 1. Независимо от применяемого метода управления риском в процедурах оценки риска, установления уровня его приемлемости и разработке (при необходимости) мероприятий должны участвовать специалисты, непосредственно связанные с видом деятельности, к которой относится рассматриваемый ФО.
    2. Крайне вредным является встречающееся в предприятиях заблуждение, что процедурами управления риском должны заниматься только специалисты инспекции (отдела) БП предприятия. Например, если по результатам анализа полетной информации выявлен ФО «повышенная скорость захода на посадку на аэродроме А на типе ВС Х», то в процедуре должен участвовать шеф-пилот или пилот-инструктор ВС Х и, желательно, имеющий опыт полетов на аэродром А.
    3. Как отмечено в п. 2.0.7, оценку риска *следует* выполнять не для ФО, а для последствий влияния ФО, т.е. для события, к которому этот ФО может привести. Поэтому первоначально необходимо представить сценарий развития негативного события. При составлении сценария события без участия специалистов из соответствующих подразделений не обойтись.
    4. Далее, в зависимости от применяемого метода, оценивается уровень вероятности и серьезность наиболее правдоподобного исхода события. По сочетанию этих оценок определяется уровень риска.
    5. Полученное значение с помощью принятого в методе критерия попадает в одну из категорий риска. Если категория, в которую попал оцениваемый риск, предусматривает разработку мероприятий, эти мероприятия *должны* разрабатываться и внедряться.
    6. Также *должна* быть предусмотрена возможность оценки остаточного риска и внедрен метод оценки эффективности внедренного мероприятия.
    7. В разных методах эти базовые принципы могут быть реализованы по-разному. В РУБП ИКАО подробно рассмотрен *рекомендованный* ИКАО метод «последствий и вероятностей» (см. РУБП ИКАО, п. 9.4).
    8. Важнейшим условием является подробное документирование всех процедур и разработанных мероприятий.
    9. Мероприятия могут быть направлены на уменьшение вероятности опасного события или серьезности его последствий или одновременно на уменьшение и вероятности, и серьезности.
    10. Очевидно, что мероприятия требуют выделение определенных ресурсов, поэтому в РУБП поставщика *должен* быть определен порядок их выделения.
    11. Оценка эффективности внедренных мероприятий в целом *может* выполняться с использованием системы показателей эффективности обеспечения БП (см. раздел 3 настоящих **МР**) или специальными показателями и методами. Правила оценки эффективности мероприятий поставщик услуг *должен прописать* в своей документации по СУБП.

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Требование:** [**Э-2.2-1**](#_ОРГ_2.2-1) **(**[**Э-ОЛР-2.2-1**](#_ОЛР_2.2-1)**,** [**Э-ДСП-2.2-1**](#_ДСП_2.2-1)**,** [**Э-ПЛГ-2.2-1**](#_ПЛГ_2.2-1)**,** [**Э-КАБ-2.2-1**](#_КАБ_2.2-1)**,** [**Э-ОНО-2.2-1**](#_ОНО_2.2-1)**,** [**Э-ОГП-2.2-1**](#_ОП_2.2-1)**).**

Проверка осуществляется согласно п. Э-2.2-1, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (е), п.5 (б), ФАП – 246 п.36.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-2.2-1](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-2.2-1](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-2.2-1](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-2.2-1](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 2.2-1](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-2.2-1](#_ОП_1.2-1).

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. **Проведение анализа факторов опасности и риска**

Входе проведения проверки необходимо установить, что у эксплуатанта документирован процесс проведения анализа факторов опасности и оценки риска. Документация находится в актуальном состоянии и у эксплуатанта есть достоверное подтверждение, что изложенные принципы анализа факторов опасности применяются на практике. Установлена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов (на практике установленная периодичность соблюдается).

Анализ факторов опасности и риска соответствует масштабу деятельности организации и учитывает все аспекты деятельности эксплуатанта.

Практическое внедрение подтверждается наличием аналитических материалов (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества.

Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством, либо протоколы совещательных органов, правления и т.д.).

Анализ факторов опасности проводится по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-2.2-1);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-2.2-1);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-2.2-1);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-2.2-1);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 2.2-1);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-2.2-1).

## **Требование:** [**Э-2.2-2**](#_Э_2.2-2)**(**[**Э-ОЛР-2.2-2**](#_ОЛР_2.2-2)**,** [**Э-ДСП-2.2-2**](#_ДСП_2.2-2)**,** [**Э-ПЛГ-2.2-2**](#_ПЛГ_2.2-2)**,** [**Э-КАБ-2.2-2**](#_КАБ_2.2-2)**,** [**Э-ОНО-2.2-2**](#_ОНО_2.2-2)**,** [**Э-ОГП-2.2-2**](#_ОП_2.2-2)**)**

Проверка осуществляется согласно п. Э-2.2-2, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-2.2-2](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-2.2-2](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-2.2-2](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-2.2-2](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 2.2-2](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-2.2-2](#_ОП_1.2-1).

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. **По результатам проведения анализа факторов опасности и риска проводится разработка мероприятий**

В ходе проведения проверки необходимо установить, что по результатам проведения факторов опасности и риска проводится разработка мероприятий по реагированию на них. Эксплуатант осуществляет контроль исполнения рекомендаций (в наличии база по контролю рекомендаций, записи и т.д.).

Отсутствие у эксплуатанта сведений о разработке мероприятий, а также информации об их исполнении, говорит о несоответствии эксплуатанта основным требованиям нормативной документации в части управления рисками для БП.

Разработка мероприятий проводится по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-2.2-2);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-2.2-2);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-2.2-2);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-2.2-2);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 2.2-2);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-2.2-2).

## **Требование:** [**Э-2.2-3**](#_Э_2.2-3)**(**[**Э-ОЛР-2.2-3**](#_ОЛР_2.2-3)**,** [**Э-ДСП-2.2-3**](#_ДСП_2.2-3)**,** [**Э-ПЛГ-2.2-3**](#_ПЛГ_2.2-3)**,** [**Э-КАБ-2.2-3**](#_КАБ_2.2-3)**,** [**Э-ОНО-2.2-3**](#_ОНО_2.2-3)**,** [**Э-ОГП-2.2-3**](#_ОП_2.2-3)**).**

Проверка осуществляется согласно п. Э-2.2-3, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п. 3 (и).

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-2.2-3](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-2.2-3](#_ДСП_1.2-1), [Э-ПЛГ-2.2-3](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-2.2-3](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 2.2-3](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-2.2-3](#_ОП_1.2-1).

У эксплуатанта должен быть установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. **Проведение оценки эффективности мероприятий**

У эксплуатанта должен быть разработани документирован процесс оценки эффективности мероприятий.

В ходе проведения проверки эксплуатанту необходимо представить какие-либо записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества, которые подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий, выработанных по результатам анализа и оценки факторов опасности.

Разработка мероприятий проводится по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-2.2-3);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-2.2-3);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-2.2-3);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-2.2-3);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 2.2-3);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-2.2-3).

# **4.3 Обеспечение безопасности полетов**

4.3.0.1 Компонент 3 «Обеспечение безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя 3 элемента:

• 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

• 3.2 Осуществление изменений;

• 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4.3.0.2 Обеспечение безопасности полетов играет центральную роль в функционировании СУБП в деятельности любого поставщика услуг. Оно определяет и контролирует эффективность функционирования всех других компонентов и элементов СУБП.

4.3.0.3 В п. 3.1.1 добавления 2 Приложения 19 содержится требование, согласно которому поставщик услуг должен разрабатывать и применять методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля факторов опасности и риска для безопасности полетов. Эти возможности предусматриваются компонентом обеспечения безопасности полетов СУБП поставщика услуг [9.5.1 РУБП ИКАО (Doc 9859)].

4.3.0.4 Деятельность по обеспечению БП заключается в выполнении мероприятий, направленных на оценку эффективности СУБП, функционирует ли СУБП в соответствии с поставленными целями, ожиданиями и требованиями. Таковыми мероприятиями, в первую очередь, являются мониторинг, и внутренние (иногда могут быть и внешние) проверки, аудиты.

4.3.0.5 Мониторинг – это важный инструмент в обеспечении безопасности полетов. Подробное описание данной процедуры следует далее (см. п. 4.3.1).

# **4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

4.3.1.1 С целью контроля и оценки эффективности обеспечения БП предполагается использование двух процедур (процессов) в деятельности поставщика услуг:

• Определение показателей (эффективности) уровня БП в деятельности поставщика услуг, и их мониторинг;

• Проведение периодических внутренних (использование результатов внешних) проверок, аудитов функционирования СУБП в деятельности поставщика услуг.

4.3.1.2 Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов – это основанные на фактических данных параметры безопасности полетов, используемые для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов [РУБП ИКАО (Doc 9859)].

4.3.1.3 Общая классификация показателей уровня БП приведена на рис. 5.



Рисунок 5. Общая классификация показателей уровня БП

4.3.1.4 Абсолютные статистические показатели. К ним относятся абсолютные числа авиационных происшествий, катастроф, инцидентов, число погибших в АП членов экипажей и пассажиров, материальный ущерб от АП и т.д.

4.3.1.5 Относительные статистические показатели. В качестве относительных показателей могут быть: средний налет на одно авиационное событие (на одно авиационное происшествие, на одну катастрофу, на один инцидент), среднее число авиационных событий, приходящихся на 10000 часов налета, и др.

4.3.1.6 Вероятностный показатель – это вероятность авиационного события (АС) (АП, катастрофы, аварии, авиационного инцидента) или вероятность того, что АС не произойдет (показатель безопасности). Вероятностный показатель объективно отражает тот факт, что АС – случайное событие. Вероятностный показатель может:

• задаваться (напр., в НЛГ задается допустимая вероятность «особой ситуации»); или допустимая вероятность АП задается в виде «приемлемого уровня БП государства»;

• рассчитываться аналитически (с помощью логико-вероятностных методов, математического статистического моделирования, марковских цепей, экспертных, «нечетких» оценок и др.);

• оцениваться на основании статистики авиационных событий.

4.3.1.7 Каждым поставщиком услуг могут быть разработаны свои показатели, которые целесообразны именно для его видов деятельности (характеризуют деятельность поставщика услуг).

4.3.1.8 Любые показатели могут вычисляться за различный анализируемый период (неделя, месяц, квартал или год). При выборе периодичности оценки показателей необходимо опираться на целесообразность проведения расчетов, показатели должны быть информативны и отражать общую тенденцию (изменение) при построении графиков мониторинга с выбранной периодичностью.

4.3.1.9 С целью контроля обеспечения БП целесообразно выполнять мониторинг показателей БП, осуществлять построение графиков их изменения в течении определенного анализируемого периода. Согласно рекомендациям, изложенным в п. 9.5.4.15 РУБП ИКАО (Doc 9859) при осуществлении мониторинга следует рассмотреть вопрос о целесообразности определения целевого и пороговых (критических) уровней показателей БП, по которым можно сделать вывод об эффективности обеспечения БП и общего функционирования СУБП поставщика услуг.

4.3.1.10 Проверки проводятся в целях оценки эффективности функционирования СУБП поставщика услуг и эффективности принятых мер по снижению риска для безопасности полетов (оценки влияния принятых мероприятий в соответствии с ожиданиями). Проведение таких проверок осуществляется соответствующими подразделениями поставщика услуг (внутренние проверки). Тем не менее, необходимо учесть, что внутренние проверки наиболее эффективны тогда, когда они проводятся людьми или подразделениями, не зависящими от проверяемых функций [9.5.4.3 РУБП ИКАО (Doc 9859)].

4.3.1.11 С целю эффективного осуществления оценки функционирования СУБП, также, могут быть использованы результаты внешних проверок, замечания, вынесенные в результате их проведения сторонними организациями (органами авиационных властей). Поставщик услуг должен реагировать на замечания (исправлять, вносить корректировки), вынесенные ему ранее в ходе проведения таких проверок.

4.3.1.12 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.1 «Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

• Определены (или разработаны) ли показатели БП, отражающие текущий уровень БП поставщика услуг?

• Выполняется ли периодическая оценка таких показателей?

• Осуществляется ли мониторинг таких показателей?

• Определены ли целевой и пороговые (критические) уровни для таких показателей?

• Проводится ли внутренний (периодический) аудит с целью оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП, и эффективности СУБП в целом?

• Используются ли результаты внешних проверок с целью оценки и совершенствования СУБП поставщика услуг? Реагирует ли поставщик услуг на вынесенные ранее ему замечания?

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Требование:** [**Э-3.1-1**](#_Э_3.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-3.1-1, в соответствии с требованиями ПРАПИ-98 п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8 и ФАП -246 п.38.

У эксплуатанта должны быть сформированы условия для проведения установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Координация действий с органами исполнительной власти

В ходе проведения проверки эксплуатант должен представить доказательства осуществления координации действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента).

1. Квалификация персонала, участвующего в проведении расследования

Одним из условий соответствия деятельности эксплуатанта данному требованию является соответствующая подготовка персонала по расследованию авиационных событий. При проведении проверки необходимо выборочно проверить информацию по обучению специалистов, участвующих в расследовании.

## **Требование:** [**Э-3.1-2**](#_Э_3.1-2)

Проверка осуществляется согласно п. Э-3.1-2, в соответствии с требованиями ПРАПИ-98 п. 2.8, 2.10, 3.7, 3.9.

Эксплуатант организует проведение разборов, а также учет и анализ авиационных событий с ВС, находящимися в эксплуатации.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Эксплуатантом проводятся разборы авиационных событий

В ходе проведения проверки эксплуатант должен представить информацию о проведении разборов по фактам авиационных событий (разборы летных, технических подразделений, а также подразделений по наземному обслуживанию авиационной техники, если они включены в организационную структуру эксплуатанта).

1. Организован учет авиационных событий

У эксплуатанта должен быть организован процесс учета авиационных событий. При проведении проверки эксплуатанту необходимо представить документацию по описанию процесса учета авиационных событий (а также кем осуществляется процесс учета авиационных событий). В ходе проведения проверки эксплуатанту необходимо представить соответствующие базы данных (информационные системы, табличные формы, записи и т.д.) по событиям с ВС.

Данные по авиационным событиям должны быть актуальными и соответствовать масштабу деятельности эксплуатанта.

1. Организован анализ авиационных событий

У эксплуатанта должен быть организован процесс анализа авиационных событий. Анализ авиационных событий должен соответствовать следующим условиям:

осуществляться с установленной периодичностью;

утверждаться руководством компании (лицом, ответственным за проведение анализа);

доводится до руководителей и работников компании;

Анализ должен содержать перечень мероприятий, направленных на безопасность полетов (эксплуатантом организован контроль исполнения мероприятий).

## **Требование:** [**Э-3.1-3**](#_Э_3.1-3)

Проверка осуществляется согласно п. Э-3.1-3, в соответствии с требованиями ФАП -246 п.39.

Эксплуатант устанавливает и реализует процедуру для выявления и расследования отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Эксплуатантом определен порядок проведения расследований

У эксплуатанта определен порядок проведения расследований отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента.

В ходе проведении проверки эксплуатанту необходимо представить материалы расследования отклонений от правил и процедур, установленных в руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента. Материалы должны содержать рекомендации по предотвращению таких событий.

При проверке необходимо убедиться, что эксплуатантом проводится контроль исполнения мероприятий, разработанных по результатам данных расследований.

## **Требование:** [**Э-3.1-4**](#_ОРГ_3.1-5)**(**[**Э-ОЛР-3.1-1**](#_ОЛР_3.1-2)**,** [**Э-ДСП-3.1-1**](#_ДСП_3.1-1)**,** [**Э-ПЛГ-3.1-1**](#_ПЛГ_3.1-2)**,** [**Э-КАБ-3.1-1**](#_КАБ_3.1-1)**,** [**Э-ОНО-3.1-1**](#_ОНО_3.1-1)**,** [**Э-ОГП-3.1-1**](#_ОП_3.1-1)**).**

Проверка осуществляется согласно п. Э-3.1-4, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-3.1-1](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-3.1-1](#_ДСП_1.2-1), [1](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-3.1-4](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 3.1-1](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-3.1-1](#_ОП_1.2-1).

Эксплуатант проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Проведение оценки эффективности функционирования СУБП

Эксплуатант разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которой делается заключение об эффективности функционирования СУБП.

В ходе проведения проверки эксплуатанту необходимо продемонстрировать процесс установления компанией заданных уровней показателей БП. Эксплуатант должен обеспечить проведение постоянного мониторинга и регулярную оценку показателей безопасности полетов во всех аспектах деятельности компании

При проверке необходимо ознакомиться с подтверждающими материалами об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.).

Проведение оценки эффективности функционирования СУБП должно осуществляться аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-3.1-1);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-3.1-1);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-3.1-1);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-3.1-1);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 3.1-1);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-3.1-1).

## **Требование:** [**Э-3.1-5**](#_ОРГ_3.1-6)**(**[**Э-ОЛР-3.1-2**](#_ОЛР_3.1-3)**,** [**Э-ДСП-3.1-2**](#_ДСП_3.1-2)**,** [**Э-ПЛГ-3.1-2**](#_ПЛГ_3.1-3)**,** [**Э-КАБ-3.1-2**](#_КАБ_3.1-2)**,** [**Э-ОНО-3.1-2**](#_ОНО_3.1-2)**,** [**Э-ОГП-3.1-2**](#_ОП_3.1-2)**).**

Проверка осуществляется согласно п. Э-3.1-5, в соответствии с требованиями 128 п.5.5.

Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных контрольных вопросах: [Э-ОЛР-3.1-2](#_ОЛР_1.2-1), [Э-ДСП-3.1-2](#_ДСП_1.2-1), [1](#_ПЛГ_1.2-1), [Э-КАБ-3.1-2](#_КАБ_1.2-1), [ОНО 3.1-2](#_ОНО_1.2-1), [Э-ОГП-3.1-2](#_ОП_1.2-1).

Эксплуатант обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Принятие корректирующих действий для выдерживания показателей безопасности полетов

Соблюдение данных требований возможно только в том случае, когда в ходе проверки установлено, что эксплуатантом принимаются меры для выдерживания показателей безопасности полетов. Разрабатываемые мероприятия могут содержаться в аналитических материалах по безопасности полетов, протоколах заседаний Правлений, совещательных органов по управлению безопасностью полетов и т.д.

Проведение корректирующих мероприятий должно осуществляться по всем аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-3.1-2);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-3.1-2);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-3.1-2);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-3.1-2);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 3.1-2);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-3.1-2).

## **Рекомендация:** [**Э-3.1-6**](#_Э_3.1-6) **(**[**Э-ОЛР-3.1-3**](#_ОЛР_3.1-4)**,** [**Э-ДСП-3.1-3**](#_ДСП_3.1-3)**,** [**Э-ПЛГ-3.1-3**](#_ПЛГ_3.1-4)**,** [**Э-КАБ-3.1-3**](#_КАБ_3.1-3)**,** [**Э-ОНО-3.1-3**](#_ОНО_3.1-3)**,** [**Э-ОГП-3.1-3**](#_ОП_3.1-3)**).**

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п. 9.5.4.

Эксплуатант осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов.

Внедрение данной рекомендации исследуется по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-3.1-3);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-3.1-3);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-3.1-3);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-3.1-3);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 3.1-3);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-3.1-3).

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. **Проведение внутренних проверок функционирования СУБП**

В ходе проведение проверки необходимо убедиться, что у эксплуатанта документирован процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов, включая проверки внедрения СУБП в производственных подразделениях компании, участвующих в эксплуатации ВС.

Эксплуатанту следует представить подтверждающую документацию (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов.

Одним из условий соответствия деятельности эксплуатанта рекомендуемой практике, представленной в данном пункте контрольных вопросов, является наличие корректирующих мероприятий (планы мероприятий, перечень рекомендаций в акте проверки и т.д.) по результатам проведенных проверок. Еще один условием является наличие информации об исполнении мероприятий (выполненные планы работ и т.д.).

# **4.3.2 Управление изменениями**

4.3.2.1 Поставщик услуг должен иметь процесс или процедуры, направленные на выявление изменений внутри предприятия (или за ее пределами), которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми поставщиком услуг авиационными продуктами или услугами.

4.3.2.2 Согласно п. 9.5.5.1 РУБП ИКАО (Doc 9859) изменения в организации поставщика услуг происходят в результате ряда факторов, включая, в частности:

• расширение или сокращение деятельности организации;

• рабочие улучшения, влияющие на уровень безопасности полетов; они могут привести к изменениям во внутренних системах, процессах и процедурах, обеспечивающих предоставление продукции и услуг;

• изменение производственных условий в организации;

• изменения, связанные с взаимодействием между поставщиком услуг и внешними организациями;

• внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности.

4.3.2.3 Поставщик услуг определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками. Например, у поставщика услуг планируется расширение деятельности (выполнение новых функций и обязательств). В этом случае необходимо проанализировать, выявить какие возможны факторы опасности и риски в результате выполнения этих функций, и, при необходимости, принять меры по предотвращению их проявления, либо сведения риска к минимальному.

4.3.2.4 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.2 «Осуществление изменений» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

• Разработаны и осуществляются ли мероприятия, направленные на выявление изменений в предприятии (или за его пределами), которые могут оказать влияние на БП?

• Осуществляется ли процесс управления рисками, связанными с изменениями в предприятии?

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Требование:** [**Э-3.2-1**](#_Э_3.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-3.1-1, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (д).

Эксплуатант осуществляет процесс внесения изменений в систему управления безопасностью полетов.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Внедрен процесс внесения изменений

В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что у эксплуатанта документирован процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.

Одним из условий соответствия деятельности эксплуатанта данному требованию является наличие подтверждающей документации с оценкой возможных рисков для безопасности полетов эксплуатанта при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (пример: отчеты и анализы по выполнению полетов по «новым» направлениям, оценка риска при изменении организационной структуры компании, и т.д.).

# **4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

4.3.3.1 Авиация – это стремительно развивающаяся отрасль. Каждый год проводится огромное количество научных исследований, дорабатывается и изменяется нормативно правовая база, меняются условия и объемы эксплуатации воздушного транспорта. Конечно же, это отражается и на безопасности полетов. Система управления безопасностью полетов должна не отставать от всемирного прогресса, изменяясь и совершенствуясь из года в год. Следует признать, что поддержание и постоянное совершенствование СУБП представляет собой непрерывную деятельность, поскольку и сама организация, и ее эксплуатационные условия будут постоянно изменяться [п. 9.5.6.1 РУБП ИКАО (Doc. 9859)].

4.3.3.2 В соответствии с п. 5 (д) Постановления Правительства от 18.11.2014 года № 1215 поставщик услуг принимает решения о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов.

4.3.3.3 Поставщик услуг проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП [Добавление 2, п. 3.3 Приложение 19 к Чикагской конвенции].

4.3.3.4 В случае внесения изменений в СУБП поставщик услуг должен зарегистрировать изменения в соответствующей документации. Это означает, что в документе по СУБП должна быть запись с указанием даты изменения, номера версии документа и ФИО ответственного лица. Например, в руководстве по управлению безопасностью полетов поставщика услуг (или руководстве по СУБП) должен быть лист регистрации поправок и исправлений (рис. 6.) с наличием соответствующей записи.



Рисунок 6. Лист регистрации изменений документа (пример)

4.3.3.5 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.3 «Постоянное совершенствование СУБП» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

• Принимаются ли (периодически) решения поставщиком услуг о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов? Изменяется (совершенствуется) ли СУБП поставщика услуг?

• Зарегистрированы ли такие изменения в соответствующей документации?

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Рекомендация:** [**Э-3.3-1**](#_Э_3.3-1) **(**[**Э-ОЛР-3.3-1**](#_ОЛР_3.3-1)**,** [**Э-ДСП-3.3-1**](#_ДСП_3.3-1)**,** [**Э-ПЛГ-3.3-1**](#_ПЛГ_3.3-1)**,** [**Э-КАБ-3.3-1**](#_КАБ_3.3-1)**,** [**Э-ОНО-3.3-1**](#_ОНО_3.3-1)**,** [**Э-ОГП-3.3-1**](#_ОП_3.3-1)**)**

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19 п. 3.3, РУБП ИКАО п. 9.5.6.

Эксплуатант осуществляет поддержание и постоянное совершенствование системы управления безопасностью полетов.

Внедрение данной рекомендации исследуется по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-3.3-1);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-3.3-1);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-3.3-1);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-3.3-1);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 3.3-1);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-3.3-1).

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. Эксплуатант осуществляет совершенствование СУБП

У эксплуатанта описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП. В ход проведения проверки представлена подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.д.).

# **4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов**

## **4.4.0 Основные положения**

* + 1. Компонент 4 «Популяризация вопросов безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «4.1 Подготовка кадров и обучение» и «4.2 Обмен информацией о безопасности полетов».
    2. Популяризация вопросов безопасности полетов способствует формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и помогает достигать поставленных поставщиком обслуживания целей в области безопасности полетов путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. [9.6.1][[3]](#footnote-3).
    3. Старшее руководство играет ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации. [9.6.1]
    4. Эффективное управление безопасностью полетов невозможно реализовать исключительно "по команде" или благодаря механическому следованию политике и процедурам. Популяризация безопасности полетов оказывает влияние на поведение как лиц, так и организаций и дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов [9.6.2].
    5. Поставщику обслуживания следует внедрить и осуществлять процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Сюда входят четкие стратегические указания руководства организации и возможность представления информации "снизу-вверх", поощряющую всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов [9.6.3].
    6. В Приложении 19 содержится требование о том, что "поставщик услуг разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП". Кроме того, в нем есть также следующее требование: "рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП". Руководитель, ответственный за обеспечение безопасности полетов, отвечает за наличие соответствующей программы подготовки персонала. Сюда входит предоставление надлежащей информации об обеспечении безопасности полетов, относящейся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов. Программа включает требования к начальной подготовке и периодической переподготовке в целях сохранения профессиональных навыков [9.6.4.1].
    7. Наличие сотрудников, подготовленных и квалифицированных для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, независимо от их положения в организации, является показателем приверженности руководства принципам эффективной СУБП [9.6.4.1].
    8. Начальная подготовка в области обеспечения безопасности полетов касается, как минимум, следующих вопросов:
    9. политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
    10. обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов;
    11. основных принципов управления риском для безопасности полетов;
    12. систем представления данных о безопасности полетов;
    13. процессов и процедур организации, связанных с СУБП;
    14. человеческого фактора [9.6.4.1].
    15. Переподготовку в области обеспечения безопасности полетов следует сосредоточить на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП, при этом следует освещать любые конкретные проблемы обеспечения безопасности полетов, актуальные для организации, и извлеченные уроки [9.6.4.2].
    16. Программу подготовки следует составить с учетом потребностей, связанных с ролью лица в СУБП. Например, подготовка руководителей, участвующих в работе комитетов по вопросам обеспечения безопасности полетов в организации, будет по уровню и глубине превосходить подготовку персонала, непосредственно участвующего в предоставлении организацией продукции или услуг. Для сотрудников, не принимающих непосредственного участия в деятельности, может потребоваться только общий обзор СУБП организации [9.6.4.3] Следует обеспечить прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП. В программе подготовки следует указать содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, старшего руководства и ответственного руководителя [9.6.4.7].
    17. В программе подготовки персонала следует указать конкретные обязанности по разработке содержания и календарных планов обучения, а также по ведению учетной документации по подготовке и компетентности в области безопасности полетов [9.6.4.5].
    18. Следует провести анализ потребностей в подготовке персонала (TNA) с тем чтобы обеспечить четкое понимание деятельности, обязанностей сотрудников в отношении обеспечения безопасности полетов, а также имеющихся программ подготовки [9.6.4.4].
    19. Как правило, TNA начинается с проведения анализа аудитории, обычно включающего следующие этапы:
    20. Каждого сотрудника поставщика обслуживания затронет внедрение СУБП, но не одним и тем же образом и не в одной и той же степени. Следует определить группы, на которые делятся все сотрудники, и охарактеризовать их отношение к процессам управления безопасностью полетов, исходной и результирующей информации, и в особенности к обязанностям по обеспечению безопасности полетов. Эту информацию следует включить в должностные инструкции и описания функций сотрудников. Как правило, выявляются группы сотрудников со сходными потребностями в обучении. Поставщику обслуживания следует рассмотреть вопрос о целесообразности распространения этого анализа на сотрудников внешних взаимодействующих организаций.
    21. Определить знания и навыки, необходимые для выполнения каждой конкретной обязанности в области обеспечения безопасности полетов и требуемые для каждой группы сотрудников.
    22. Провести анализ для выявления дистанции между теми знаниями и навыками в области обеспечения безопасности полетов, которые имеются у сотрудников, и теми, которые необходимы для эффективного исполнения ими своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов.
    23. Определить оптимальный подход к приобретению знаний и навыков для каждой группы в целях разработки программы подготовки персонала в соответствии с тем, какое участие принимает каждое лицо или группа в процессе управления безопасностью полетов. В программе обучения следует учесть постоянные потребности персонала в знаниях и компетентности в области безопасности полетов; как правило, эти потребности удовлетворяются посредством проведения программы переподготовки [9.6.4.4].
    24. Важно также определить подходящую методику проведения подготовки. Главная цель заключается в том, чтобы по прохождении подготовки сотрудники были компетентны для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Как правило, важнейшим соображением является наличие компетентных преподавателей; их приверженность принципам, навыки преподавания и экспертные знания в области управления безопасностью полетов будут оказывать существенное воздействие на эффективность проводимой подготовки [9.6.4.5].
    25. Программу подготовки следует периодически пересматривать на предмет соответствия установленным целям обучения и актуальности. При выполнении проверок программы подготовки следует использовать информацию об обязанностях персонала в отношении СУБП, которые определил поставщик услуг [9.6.4.7].
    26. Ответственному руководителю и старшим руководителям следует пройти особую подготовку, включающую следующие темы:
    27. специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;
    28. важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;
    29. приверженность руководства;
    30. распределение ресурсов;
    31. популяризация вопросов политики в области обеспечения безопасности полетов и СУБП;
    32. содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
    33. эффективный обмен информацией между подразделениями;
    34. цель в области обеспечения безопасности полетов, целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов и пороговые уровни;
    35. политика дисциплинарных мер [9.6.4.8].
    36. Главная цель программы подготовки в области безопасности полетов заключается в том, чтобы обеспечить сохранение компетентности сотрудниками всех уровней организации для выполнения своих функций в области обеспечения безопасности полетов; поэтому профессиональные навыки сотрудников должны проверяться на регулярной основе [9.6.4.9].
    37. Поставщику обслуживания следует обеспечить наличие и хранение документов по учету обучения и документов, подтверждающих прохождение обучения.
    38. Поставщику обслуживания следует доводить до сведения всего соответствующего персонала цели и процедуры СУБП. Необходима стратегия обмена информацией, позволяющая осуществлять этот обмен оптимальным способом, основанным на функциях сотрудника и имеющейся у него необходимости получать информацию, связанную с обеспечением безопасности полетов. Это может быть реализовано посредством писем электронной почты интернет порталов, информационных писем, уведомлений, информационных плакатов, бюллетеней, брифингов, внутрикорпоративной сети (Интранет) или курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов [9.6.5.1].
    39. Руководителю, ответственному за обеспечение безопасности полетов, следует обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций [9.6.5.1].
    40. Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:
    41. обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП. Это хороший способ популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
    42. распространение информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов. Информация, критически важная для безопасности полетов – это конкретная информация, связанная с такими проблемами обеспечения безопасности полетов и риском для безопасности полетов, из-за которых организация может оказаться подверженной риску для безопасности полетов. Это может быть информация о безопасности полетов, полученная из внутренних или внешних источников, таких как извлеченные уроки, или связанная со средствами контроля риска для безопасности полетов. Поставщик услуг определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;
    43. повышение осведомленности о новых средствах контроля риска и корректирующих мерах. Риски для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик услуг, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях, идет ли речь о выявлении нового риска для безопасности полетов или об изменениях в средствах контроля риска для безопасности полетов, должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;
    44. предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов. При обновлении процедур обеспечения безопасности полетов важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;
    45. содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников к выявлению факторов опасности и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;
    46. обеспечение обратной связи. Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем [9.6.5.1].
    47. Поставщикам обслуживания следует рассмотреть вопрос о необходимости передачи какой-либо из упомянутой выше информации о безопасности полетов внешним организациям (заказчикам, подрядчикам, субподрядчикам и т.д.) [9.6.5.2].
    48. Поставщикам обслуживания следует оценивать эффективность своего обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Это можно осуществить при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП [9.6.5.3].

# **4.4.1 Подготовка кадров и обучение**

* + 1. Для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП отсутствуют. Однако имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.
    2. В соответствии с п. 4.1 Стандарта ИКАО и п.9.6.4 РУБП ИКАО поставщику услуг следует выполнять подготовку работников по вопросам СУБП в соответствии с разработанной программой.
    3. Рекомендация единая для всех поставщиков услуг. Это позволяет сформулировать единые для проверок всех поставщиков услуг МР, дополнительно к действиям при проверке, сформулированным в КВП.

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Рекомендация:** [**Э-4.1-1**](#_Э_4.1-1) **(**[**Э-ОЛР-4.1-1**](#_ОЛР_4.1-1)**,** [**Э-ДСП-4.1-1**](#_ДСП_4.1-1)**,** [**Э-ПЛГ-4.1-1**](#_ПЛГ_4.1-1)**,** [**Э-КАБ-4.1-1**](#_КАБ_4.1-1)**,** [**Э-ОНО-4.1-1**](#_ОНО_4.1-1)**,** [**Э-ОГП-4.1-1**](#_ОП_4.1-1)**)**

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п. 9.6.4.

Эксплуатант выполняет программу подготовки работников в области безопасности полетов.

Внедрение данной рекомендации исследуется по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС:

* + организация летной работы (описано в контрольном вопросе Э-ОЛР-4.1-1);
  + диспетчерское обеспечение полетов (описано в контрольном вопросе Э-ДСП-4.1-1);
  + поддержание летной годности (описано в контрольном вопросе Э-ПЛГ-4.1-1);
  + организация работы кабинного экипажа (описано в контрольном вопросе Э-КАБ-4.1-1);
  + организация наземного обслуживания (описано в контрольном вопросе ОНО 4.1-1);
  + организация грузовых перевозок (описано в контрольном вопросе Э-ОГП-4.1-1).

Отметка об исполнении рекомендации ставится в случае подтверждения эксплуатантом исполнения следующих условий:

1. Осуществляется подготовка по СУБП

В ходе проведения проверки эксплуатант должен представить разработанные и утвержденные программы (-му) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов. Проведение обучения работников эксплуатанта может осуществляться по программам сертифицированных учебных заведений, но сведения об этом должны быть зафиксированы в документации эксплуатанта по СУБП.

При проведении проверки необходимо обратить внимание на:

наличие материалов эксплуатанта по обучению по СУБП, которые соответствуют масштабу деятельности эксплуатанта;

отметки о проведении обучения (листы ознакомления, зачетные ведомости, отметки информационных систем, сертификаты и т.д.) по аспектам деятельности.

1. **Объем подготовки по СУБП соответствует степени участия каждого сотрудника в СУБП**

Программы подготовки эксплуатанта должны учитывать роль работника в СУБП. Эксплуатанту следует сформировать программы подготовки учитывая, что объем подготовки и содержание программ для работников, руководителей, инспекторского состава может существенно отличаться (пример: наличие разных программ для обучения руководства, работников, а также инспекторского состава).

# **4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов**

* + 1. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в ВК и Правилах. Также имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.
    2. В соответствии с п. 3 статьи 24.1 ВК В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов, уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.
    3. В соответствии с п. 6 Правил поставщик услуг должен представлять в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска, состав и формат которых устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.
    4. В соответствии с п. 7 (а) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются данные о факторах опасности и риска.
    5. В соответствии с п. 7 (д) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются сообщения о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении безопасности полетов, направляемые юридическими и физическими лицами по их инициативе (далее - добровольные сообщения).
    6. В соответствии с п. 8 (а) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает данные о факторах опасности и риска - от поставщиков услуг, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов, на бумажных, электронных носителях или посредством информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в формате, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.
    7. В соответствии с п. 8 (д) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает добровольные сообщения - в произвольной форме, в том числе с использованием информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", при этом адрес электронной почты с доступом к получению информации только назначенными должностными лицами публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в указанной сети.
    8. В соответствии с п. 4.2 Приложения 19 и п. 9.6.5 РУБП ИКАО поставщику услуг следует разработать и применять официальные средства обмена информации о БП.

**Дополнительная информация по проведению проверки.**

## **Требование:** [**Э-4.2-1**](#_Э_4.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. Э-4.2-1, в соответствии с требованиями ФАП-246 п. 37.

Эксплуатант разработал и утвердил процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе анализа информации по безопасности полетов, и информирование о результатах рассмотрения всего заинтересованного персонала.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Распространение информации по безопасности полетов

В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что у эксплуатанта документирован процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе анализов по безопасности полетов.

Данные требования должны быть внедрены на практике, а эксплуатант должен представить подтверждающую документацию с отметками о том, что руководство информировано по вопросам состояния безопасности полетов. К такой подтверждающей документации относятся протоколы Правлений, комитетов, разборов, листы рассылки и т.д.

У эксплуатанта осуществляется процесс информирования персонала по вопросам обеспечения безопасности полетов. В наличии могут быть стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.д.

## **Требование:** [**Э-4.2-2**](#_Э_4.2-2_ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО)

Проверка осуществляется согласно п. Э-4.2-2, в соответствии с требованиями Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 6. (КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных).

Эксплуатант представляет в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Осуществляет передача информации по БП в адрес ФАВТ

В ходе проведения проверки эксплуатантом представлена подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в ФАВТ (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности).

# **Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах**

1. Федеральный [закон](consultantplus://offline/ref=9042DA77D4905F241379A90862C4116B8112DBB40E9ADD8662B0B5318322lDG) от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (ВК РФ).
2. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими») (далее – Постановление Правительства от 18.11.2014 № 1215).
3. Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 13 августа 2015 г. №246, зарегистрированным в Минюсте РФ 07октября 2015 г. №39163 (ФАП-246).
4. Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждены [приказом](http://base.garant.ru/196235/)  Министерства транспорта РФ от 31 июля 2009 г. № 128, зарегистрированным в Минюсте РФ 31 августа 2009 г. № 14645 (ФАП-128).
5. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (ПРАПИ-98).

**Методические рекомендации территориальным органам Росавиации по проверкам СУБП поставщиков услуг**

**Часть II. Операторы сертифицированных аэродромов**

**Оглавление**

[**Раздел 1 Общие положения 4**](#_Toc26319261)

[1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения 4](#_Toc26319262)

[1.2 Структура методических рекомендаций 4](#_Toc26319263)

[1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП 7](#_Toc26319264)

[1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству 10](#_Toc26319265)

[**Раздел 2 Контрольные вопросы проверки операторов сертифицированных аэродромов 12**](#_Toc26319266)

[2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 12](#_Toc26319267)

[2.1.1 Обязательства руководства 12](#_Toc26319268)

[2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов 14](#_Toc26319271)

[2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 18](#_Toc26319276)

[2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 19](#_Toc26319278)

[2.1.5 Документация по СУБП 21](#_Toc26319281)

[2.2. Управление рисками для безопасности полетов 23](#_Toc26319284)

[2.2.1 Выявление факторов опасности 23](#_Toc26319285)

[2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 27](#_Toc26319290)

[2.3. Обеспечение безопасности полетов 30](#_Toc26319294)

[2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов 30](#_Toc26319295)

[2.3.2 Осуществление изменений 34](#_Toc26319300)

[2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 35](#_Toc26319302)

[2.4. Популяризация вопросов безопасности полетов 36](#_Toc26319304)

[2.4.1 Подготовка кадров и обучение 36](#_Toc26319305)

[2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов 37](#_Toc26319307)

[**Раздел 3. Подведение итогов и оформление отчета о проверке 39**](#_Toc26319310)

[**Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему 43**](#_Toc26319311)

[4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 43](#_Toc26319312)

[4.1.0 Основные положения 43](#_Toc26319313)

[4.1.1 Обязательства руководства 44](#_Toc26319314)

[4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов 46](#_Toc26319317)

[4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 49](#_Toc26319322)

[4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 50](#_Toc26319324)

[4.1.5 Документация по СУБП 52](#_Toc26319327)

[4.2 Управление рисками для безопасности полетов 55](#_Toc26319330)

[4.2.0 Основные положения 55](#_Toc26319331)

[4.2.1 Выявление факторов опасности 58](#_Toc26319332)

[4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 60](#_Toc26319337)

[4.3 Обеспечение безопасности полетов 63](#_Toc26319341)

[4.3.0 Основные положения 63](#_Toc26319342)

[4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов 64](#_Toc26319343)

[4.3.2 Управление изменениями 67](#_Toc26319348)

[4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 69](#_Toc26319350)

[4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов 70](#_Toc26319352)

[4.4.0 Основные положения 70](#_Toc26319353)

[4.4.1 Подготовка кадров и обучение 75](#_Toc26319354)

[4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов 76](#_Toc26319356)

[**Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах 79**](#_Toc26319359)

**Список используемых сокращений**

|  |  |
| --- | --- |
| АП – | Авиационное происшествие |
| АТ – | Авиационная техника |
| АУЦ – | Авиационный учебный центр |
| БП – | Безопасностью полетов |
| ВК – | Воздушный кодекс |
| ВС – | Воздушное судно |
| ВПП – | Взлетно-посадочная полоса |
| ГА – | Гражданская авиация |
| ИАТА – | Международная ассоциация воздушного транспорта |
| ИКАО – | Международная организация гражданской авиации |
| КВП – | Контрольный вопрос проверки |
| Кэфф – | Коэффициент эффективности |
| МР – | Методические рекомендации |
| МТУ – | Межрегиональное территориальное управление |
| ПРАПИ-98 – | Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов |
| РУБП – | Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc. 9859) |
| РФ – | Российская Федерация |
| СДС – | Система добровольных сообщений |
| СУБП – | Система управления безопасностью полетов |
| ТО – | Техническое обслуживание и ремонт |
| ФАВТ – | Федеральное агентство воздушного транспорта |
| ФАП – | Федеральные авиационные правила |
| ФО – | фактор опасности |
| IATA – | International Air Transport Association (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта) |
| ICAO – | International Civil Aviation Organization (Международная организация ГА) |
| ISAGO – | IATA Safety Audit for Ground Operation (Аудит ИАТА по безопасности при наземных операциях) |
| SARPs – | Standard and Recommended Practices (Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО) |

**Раздел 1 Общие положения**

Данный раздел содержит положения, являющиеся общими для методических рекомендаций по проведению проверок следующих поставщиков услуг:

1. осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее - Эксплуатанты);
2. операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации (ГА) (далее – Операторы аэродромов);
3. осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов (ВС) (далее –Организации по техническому обслуживанию (ТО));
4. образовательных организаций и организаций, осуществляющих подготовку пилотов гражданских ВС (далее – Авиационные учебные центры (АУЦ).

В настоящем издании методических рекомендаций (далее – МР) используются нормативные акты воздушного законодательства РФ, приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, технические руководства и циркуляры ИКАО, документы IATA и других международных организаций, с учетом изменений, действующих на момент утверждения методических рекомендаций.

Конкретные перечни нормативных документов, используемых в методических рекомендациях по проверкам каждого поставщика услуг, приведены в разделах 5 МР.

**1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения**

1.1.1 Методические рекомендации по проведению проверки поставщика услуг разработаны с целью предоставить проверяющему перечень контрольных вопросов и указаний или рекомендаций по их использованию для полноценной проверки соответствия системы управления безопасностью полетов (СУБП) требованиям воздушного законодательства РФ, а также для оценки эффективности СУБП с учетом внедрения лучших международных практик по управлению безопасностью полетов (БП).

1.1.2 Структура МР описана в п. 1.2.

1.1.3 Проверка СУБП проводится в рамках проверки поставщика услуг на соответствие требованиям нормативных правовых актов Российской Федерации. Проверка выполняется с использованием контрольных вопросов проверки (далее - КВП), содержащихся в настоящих МР.

1.1.4 Принципы формирования и использования КВП поясняются в 1.3.

**1.2 Структура методических рекомендаций**

1.2.1 Структурно МР состоят из 4-частей:

* Часть I Эксплуатанты;
* Часть II Операторы аэродромов;
* Часть III Организации по ТО;
* Часть IV Авиационные учебные центры.

Каждая часть состоит из пяти разделов:

* Раздел-1 Общие положения;
* Раздел-2 Контрольные вопросы проверки;
* Раздел-3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке;
* Раздел-4-Дополнительные рекомендации;
* Раздел-5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах.

1.2.2 Раздел 1 «Общие положения» каждой части является универсальным и одинаковым во всех частях МР. Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержат контрольные вопросы и дополнительные рекомендации по проведению проверки, разработанные применительно к каждому из поставщиков услуг с учетом соответствующих нормативных документов и особенности их деятельности.

1.2.3 Раздел 2«Контрольные вопросы проверки» каждой из частей содержит КВП для соответствующего поставщика услуг и ссылки на документы российского или международного законодательства применительно к виду деятельности поставщика услуг.

1.2.4 В разделе 3 приведены указания по подведению итогов проверки и оформлении ее результатов.

1.2.5 Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержит рекомендации, которые проверяющий может использовать для более полной, детальной и объективной оценки соответствия СУБП поставщика услуг положениям данного КВП.

1.2.6 В разделе 5 приведен список нормативных документов, которые должны использоваться при проведении проверки данного поставщика услуг.

1.2.7 В МР реализован подход к оценке СУБП, принятый в международной практике: Оценка проводится по каждому элементу концептуальных рамок СУБП ИКАО. Согласно Приложению 19, концептуальные рамки содержат 4 компонента и 12 элементов.

|  |  |
| --- | --- |
| Компонент 1 | 1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов |
| Элементы | 1.1. Обязательства руководства. |
| 1.2. Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов. |
| 1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов. |
| 1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки. |
| 1.5. Документация по СУБП. |
| Компонент 2 | 2. Управление рисками для безопасности полетов. |
| Элементы | 2.1. Выявление источников опасности. |
| 2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов. |
| Компонент 3 | 3. Обеспечение безопасности полетов. |
| Элементы | 3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов. |
| 3.2. Осуществление изменений. |
| 3.3. Постоянное совершенствование СУБП. |
| Компонент 4 | 4. Популяризация вопросов безопасности полетов. |
| Элементы | 4.1. Обмен информацией о безопасности полетов. |
| 4.2. Подготовка кадров и обучение. |

1.2.8 Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и раздел 4 «Дополнительные рекомендации» разделены на подразделы и параграфы, имеющие названия, которые соответствуют компонентам (подразделы) и элементам (параграфы) концептуальных рамок СУБП ИКАО.

1.2.9 Каждый параграф Раздела 2 «Контрольные вопросы проверки содержит КВП, используемые при проверке конкретного элемента СУБП.

1.2.10 В соответствующих параграфах раздела 4 «Дополнительные рекомендации» содержатся дополнительные рекомендации по проведению проверки в рамках КВП.

1.2.11 Для удобства использования каждый КВП и соответствующие ему дополнительные рекомендации имеют перекрестные гиперссылки.

1.2.12 В начале каждого подраздела и каждого параграфа Раздела 4 приводится кратко основное содержание компонента и элемента в соответствии с SARPs и рекомендациями ИКАО, опытом реализации СУБП в авиапредприятиях-поставщиках услуг. Отдельные аспекты СУБП, которые могут вызывать затруднения при разработке и внедрении, и, соответственно, при проверке, поясняются более подробно.

**1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП**

1.3.1 Каждый КВП относится только к одному из элементов СУБП ИКАО.

1.3.2 Применяемые КВП имеют один из двух статусов: «Требование» или «Рекомендация». Проверка должна начинаться с КВП со статусом «Требование».

1.3.3 КВП, имеющие статус «Требование», предназначены для проверки соответствия СУБП поставщика услуг воздушному законодательству РФ. Эти КВП содержат ссылки на нормативные документы ГА РФ. На КВП со статусом «Требование» проверяемый поставщик услуг обязан представить проверяющему соответствующие доказательства выполнения требований воздушного законодательства РФ.

1.3.4 Результаты проверок по КВП со статусом «Требование» используются проверяющим для вывода о соответствии или несоответствии СУБП поставщика услуг установленным требованиям. При проведении проверки по КВП со статусом «Требование» проверяющий должен оперировать только ссылками на нормативные правовые акты Российской Федерации.

1.3.5 КВП, имеющие статус «Рекомендация», предназначены для оценки уровня внедрения в СУБП передовых международных практик, прежде всего Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs). Эти КВП содержат ссылки на соответствующие международные документы. Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» проводится, как правило, в отношении тех поставщиков услуг, СУБП которых получила оценку проверяющего «Соответствует». По КВП со статусом «Рекомендация» проверяющий может предложить проверяемому поставщику услуг продемонстрировать реализацию мероприятий и решений, предусмотренных документами ИКАО или других международных организаций, если это применимо для соответствующего поставщика услуг.

1.3.6 Объем проверки по КВП со статусом «Рекомендация» (выборочная или полная проверка) определяется проверяющим в каждом конкретном случае.

1.3.7 Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» может быть проведена в случае, если проверяющий имеет сомнения в достаточности или эффективности реализуемых поставщиком услуг мероприятий, предусмотренных требованиями воздушного законодательства РФ, ссылки на которые включены в КВП со статусом «Требование». В этом случае проверка по КВП со статусом «Рекомендация» используется с целью получения от поставщика услуг дополнительных сведений и доказательств, которые могут быть приняты проверяющим в зачет выполнения требований нормативно-правовых актов, ссылки на которые имеются в КВП со статусом «Требование».

1.3.8 Результаты проверки по КВП со статусом «Рекомендация» используются для повышения общего рейтинга (оценки эффективности) СУБП поставщика услуг (см. пункт 1.3.5 МР) и планирования будущих проверок поставщика услуг в соответствии с законодательством РФ.

1.3.9 Структура КВП, единая для всех поставщиков услуг, приведена на рис. 1.

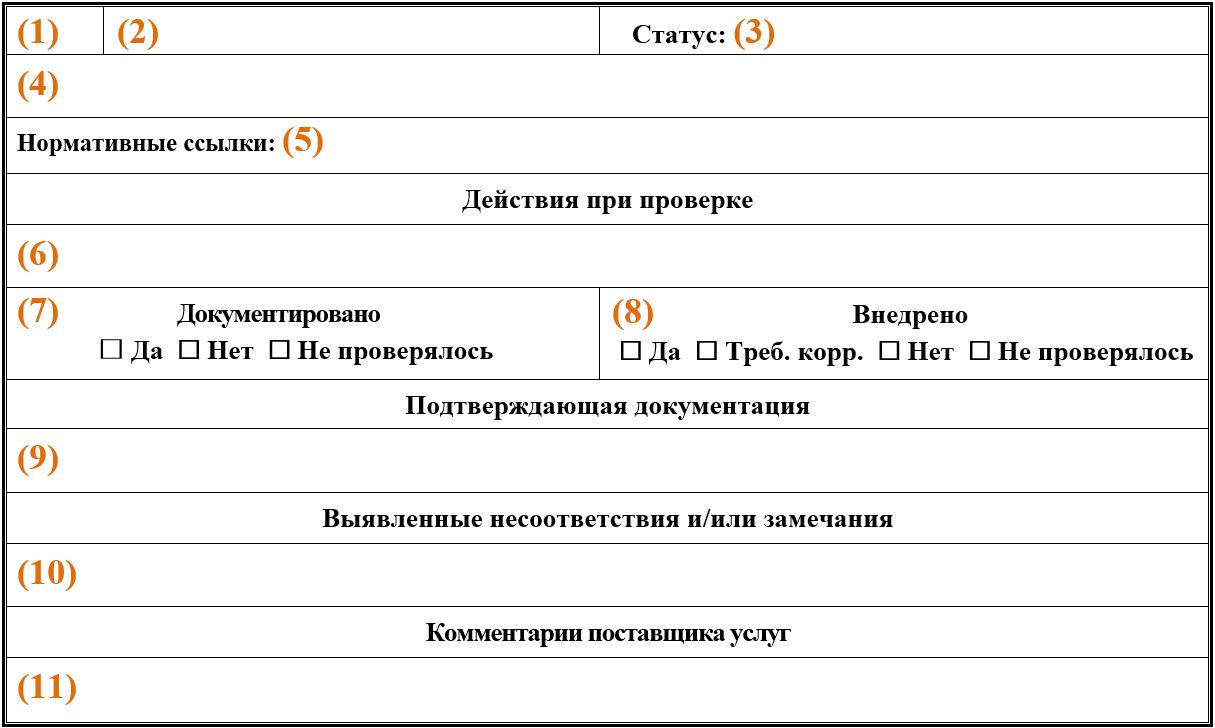


Рисунок 1. Структура КВП

Поле 1 – Порядковый номер КВП по сквозной нумерации КВП данного поставщика услуг;

Поле 2 –Уникальный индекс КВП (см. п. 1.3.10);

Поле 3 – Статус КВП («Требование» или «Рекомендация»);

Поле 4 – Основной текст КВП, содержащий краткое описание (сущность) вопроса, подлежащего проверке;

Поле 5 – Ссылки на документы, послужившие основанием КВП. Ссылка содержит сокращенное наименование документа (с учетом перечня документов, приведенного в разделе 5 настоящих МР) и указание на пункт (раздел, подраздел) этого документа;

Поле 6 – Действия при проверке, необходимые для выполнения проверки соответствия данному КВП. В этом поле проводится краткий перечень действий (мероприятий, решений), которые должен (может) предпринять поставщик услуг в рамках СУБП, и по которым ожидается оценка со стороны проверяющего. В конце поля содержится гиперссылка на дополнительные рекомендации проверяющему по проведению проверки;

Поле 7 – Отметка проверяющего по факту документирования условия КВП;

Поле 8 – Отметка проверяющего по факту внедрения условия КВП;

Поле 9 – Ссылки на документы поставщика услуг, подтверждающие выполнение требования или рекомендации КВП (заполняется проверяющим). Поле не должно содержать формального перечисления принятых поставщиком документов. Каждая ссылка на документ должна сопровождаться комментарием проверяющего, точно указывающим на то, что проверяемый вопрос был изучен и представлены доказательства выполнения;

Поле 10 – Текст по факту выявления несоответствий или замечаний проверяющего (заполняется проверяющим). Каждое замечание должно сопровождаться комментарием, содержащим доказательства того, что поставщиком услуг не выполняется соответствующее требование (рекомендация);

Поле 11 - Комментарий поставщика услуг по существу проверки по данному КВП (заполняется поставщиком услуг).

1.3.10 Каждый КВП имеет уникальный буквенно-цифровой индекс, как показано на рисунке 2.

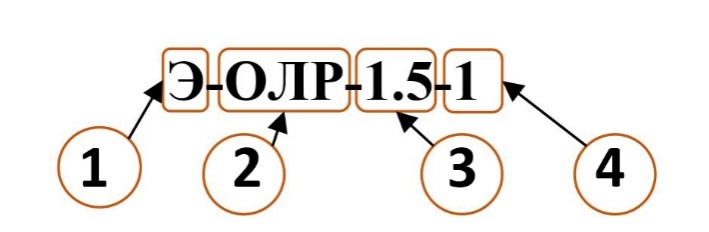


Рисунок 2. Формирование индекса КВП

1. Первая буква указывает тип поставщика услуг: Э – эксплуатант, А – оператор аэродрома, Т – организации по ТО, У – АУЦ.
2. КВП эксплуатантов имеют дополнительные индексы в связи с наличием «сквозных требований» - описывающих внедрение СУБП во все аспекты деятельности:

Э-ОЛР – «Организация летной работы»;

Э-ДСП – «Диспетчерское обеспечение полетов»;

Э-ПЛГ – «Поддержание летной годности»;

Э-КАБ «Организация работы кабинного экипажа»;

Э-ОНО «Организация наземного обслуживания»;

Э-ОГП «Организация грузовых перевозок».

1. Следующие за буквами цифры (3) имеют следующее значение.

Первая цифра обозначает принадлежность КВП к компонентам, а вторая к элементам СУБП (см. таблицу в пункте 1.2.7 МР):

1. Четвертая цифра указывает порядковый номер КВП, относящийся к данному элементу.

Например, если КВП имеет индекс Э-ОЛР-1.5-1 означает, что это КВП относится к проверке организации летной работы эксплуатанта, относящийся к первому компоненту «Политика и цели обеспечения БП», к пятому элементу «Документация по СУБП» этого компонента, это первый по порядку КВП.

**1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству**

1.4.1 В процессе оценки выполнении каждого конкретного КВП проверяющий должен знакомиться с методами, системами или процедурами, которые поставщик услуг использует или намеревается использовать для обеспечения соблюдения правил, требований, положений руководств, наличие которых является обязательным (например, руководство по производству полетов, руководство по деятельности и т.п.). Основная цель проверки функционирования СУБП – подтвердить соблюдение и эффективность принятых поставщиком услуг методов, систем или процедур для демонстрации соблюдения им требований нормативных правовых актов Российской Федерации и достижения целевых уровней безопасности полетов.

Для этих целей проверяющий должен использовать такие формы контроля, как изучение представленных поставщиком услуг документов, осмотры воздушных судов и объектов инфраструктуры, проведение собеседований с работниками поставщика услуг. Могут быть использованы другие формы контроля, позволяющие получать объективные данные об эффективности СУБП проверяемого поставщика услуг (изучение статистических данных; получение документов от других организаций, активность участия поставщика услуг в национальных или международных объединениях по вопросам безопасности полетов и т.п.).

Дополнительные пояснения и рекомендации по проверке включены раздел 4 МР.

1.4.2 Выполнение требования или рекомендации оценивается по двум параметрам; «Документировано» и «Внедрено».

1.4.3 Требование или рекомендация считается документированной, если поставщик демонстрирует выполнение всех нижеперечисленных положений:

а) в нормативных документах поставщика услуг четко прописана обязательность выполнения данного требования или рекомендации;

б) указаны должностные лица, ответственные за их выполнение;

в) документ утвержден в установленном порядке и является действующим,

г) документ оформлен в соответствии с принятым поставщиком стандартом оформления локальных нормативных актов;

д) содержание документа доведено до работников в части касающейся.

1.4.4 Требование или рекомендация считается полностью внедренной, если поставщик услуг может подтвердить их выполнение в полном объеме с помощью документов, протоколов, отчетов по выполненным мероприятиям и т.д., а также продемонстрировать выполнение требуемой процедуры СУБП на реальном примере.

1.4.5 Требование или рекомендация считается частично внедренной и требуется корректировки, если выполнение требования или рекомендации обеспечивается по оценке проверяющего не менее, чем на 50%, при условии, что все требования (рекомендации) документированы.

1.4.6 Оценка соответствия требованию или рекомендации осуществляется по единому алгоритму в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1. Критерии оценки соответствия требованиям и рекомендациям

|  |  |
| --- | --- |
| **Степень выполнения требования/рекомендации** | **Оценка соответствия** |
| Документировано, внедрено | Соответствует |
| Документировано, внедрено частично, требует корректировки | Соответствует,  требует корректировки |
| Документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Внедрено, не документировано | Не соответствует |
| Не документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Не проверялось | Не учитывается в оценке |

1.4.7 Указания по оформлению результатов проверки, оценке эффективности СУБП и оформлению отчета по проверке приведены в Разделе 3.

**Раздел 2 Контрольные вопросы проверки операторов сертифицированных аэродромов**

**2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

**2.1.1 Обязательства руководства**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 1** | **А-1.1-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома определяет политику в области безопасности применительно к процессу обеспечения БП и ее взаимосвязь с процессами эксплуатации и технического обслуживания. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (а). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться в наличии Политики оператора аэродрома в области БП, в которой содержатся сведения о приверженности организации безопасности полетов (приоритет в области БП), а также сведения о предоставлении ресурсов, необходимых для ее реализации. 2. Политика должна быть утверждена руководителем оператора аэродрома (допускается, что Политика утверждена как самостоятельный документ, а также как составная часть документации по управлению безопасностью полетов). 3. Проверяется размещение Политики в общедоступных местах (информационные стенды, корпоративные сайты, экземпляры в офисных помещениях, брифингах и т.д.). 4. Проверяются записи ознакомления работников с Политикой в области БП (листы ознакомления, записи в информационных системах, рассылках и т.д.). 5. Проверяется наличие в Политике в области БП следующих сведений:   - информация о развитии у оператора аэродрома позитивной культуры БП.  - информация для персонала с описанием обстоятельств и условий, гарантирующих неприменение дисциплинарных мер;  - определения недопустимого поведения. ([**МР**](#_Требование:_Э_1.1-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 2** | **А-1.1-2** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома надлежащим образом, учитывая свою политику в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения БП, создающие основу для мониторинга показателей обеспечения БП; цели содержат обязательства по постоянному повышению эффективности СУБП, доводятся до всей организации и периодически пересматриваются. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (в). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие в Политике в области безопасности полетов информации о целях обеспечения безопасности полетов оператора аэродрома. 2. Проверяется наличие сведений о обязательствах оператора аэродрома по поддержанию или постоянному повышению уровня безопасности полетов. 3. Проверяются записи ознакомления работников с целями в области БП оператора аэродрома (листы ознакомления, записи, включая результаты ознакомления с данным документов в информационных системах, рассылках и т.д.). Допускаются отметки ознакомления с Политикой и целями в области безопасности полетов оператора аэродрома в совместном виде (политика и цели могут быть неразделимы). 4. Проверяется наличие сведений о периодическом пересмотре целей (политики и целей) в области БП и выполнение оператором аэродрома процесса внесения изменений/актуализации документа. Проверке подлежат проведенные ревизии документа, сроки пересмотра документации в соответствии с требованиями системы контроля качества оператора аэродрома, и т.д. ([**МР**](#_Рекомендация:_А-1.1-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 3** | **А-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома назначает ответственного руководителя организации, который:  а) организует и контролирует осуществление деятельности оператора аэродрома в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, руководством по аэродрому и др.;  б) внедряет и обеспечивает функционирование системы управления безопасностью полетов оператора аэродрома. | | |
| **Нормативные ссылки:**  ФАП-286, п. 61 раздел 5.1 (б). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования системы управления безопасностью полетов оператора аэродрома. 2. Документ(ы) должен(-ы) содержать сведения о том, что руководитель несет ответственность (организует/контролирует) деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, руководством по аэродрому и др. 3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. 4. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем оператора аэродрома своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). ([**МР**](#_Требование:_А-1.2-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 4** | **А-1.2-2** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома определяет обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года № 1215, п.3 (а);  ФАП-286, п. 61 раздел 5.1 (б, в). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| * 1. Проверяется наличие у оператора аэродрома документов, определяющих:   - организационную структуру, утвержденную руководством оператора аэродрома;  - функциональное и непосредственное подчинение;  - должностные лица из числа руководителей, обеспечивающие функции управления безопасностью полетов, организации системы управления качеством, подчиняющиеся непосредственно руководителю и являющиеся независимыми от сферы производственной деятельности оператора аэродрома;  - документацию с описанием ответственности руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование системы управления безопасностью полетов по аспектам деятельности оператора аэродрома.   * 1. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. ([**МР**](#_Требование:_А-1.2-2)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 5** | **А-1.2-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Оператор аэродрома назначает руководителей, которые в рамках своей непосредственной деятельности имеют полномочия принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, добавление 2, п. 1.2;  РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.3.5.9. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться в наличии документов, содержащих сведения о том, что руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для безопасности полетов. 2. В системе документации по управлению рисками имеются сведения о том, какие риски оператор аэродрома считает неприемлемыми. 3. Убедиться в наличии ранее упомянутых полномочий в должностных инструкциях руководителей оператора аэродрома. 4. В системе управления безопасностью полетов есть документальные доказательства (к примеру: сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению безопасностью полетов и т.д.) и отметки о том, что руководители оператора аэродрома принимают решение относительно приемлемости рисков. [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-1.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 6** | **А-1.2-4** | **Статус:** Рекомендация |
| Руководитель оператора аэродрома обеспечивает выделение ресурсов, необходимых для управления рисками для безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п. 9.3.5.6, 9.5.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Внедрение данной рекомендации в деятельности оператора аэродрома подтверждается решениями руководителя, направленными на обеспечение безопасности полетов.  2. Документ(ы) должен(-ны) содержать сведения о том, что руководитель имеет полномочия для обеспечения планирования и распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП.  3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. ([МР](#_Рекомендация:_А-1.2-4)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 7** | **А-1.3-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома назначает руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.1 (б, в). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что в организационно-распорядительной документации оператора аэродрома имеются сведения о назначении руководителя, ответственного за контроль функционирования системы управления безопасностью полетов. 2. Получить подтверждения в документах оператора аэродрома, что руководитель по управлению безопасностью полетов подчиняется непосредственно ответственному руководителю оператора аэродрома и является независимым от сферы производственной деятельности оператора аэродрома. 3. Проверить отметки об ознакомлении руководителя с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов 4. Убедиться, что у оператора аэродрома есть документальные подтверждения об исполнении руководителем своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). 5. Проверить наличие сведений, подтверждающих квалификационные требования руководителя в области управления безопасностью полетов. [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-1.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 8** | **А-1.4-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома разрабатывает план мероприятий (инструкцию) на случай аварийной обстановки на аэродроме или в районе аэродрома, предусматривающий координацию действий, предпринимаемых службами аэродрома при возникновении чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в районе аэродрома. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98, п. 2.3 и п. 3.3;  ФАП-286, п. 57, 61 раздел 4.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверить наличие Плана действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования оператора аэродрома в случае возникновения кризисной ситуации. 2. Проверить наличие инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. 3. Инструкция должна соответствовать организационной структуре оператора аэродрома. 4. Инструкция должна быть согласована с ФАВТ (или территориальным органом ФАВТ). 5. Проверить отметки об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии. [(**МР**)](#_Требование:_А-1.4-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 9** | **А-1.4-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Оператор аэродрома обеспечивает надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п.1.4;  РУБП ИКАО (Doc 9859), п.9.3.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется документация по согласованию плана с аналогичными планами организаций, с которыми оператор аэродрома взаимодействует при предоставлении своих услуг (авиакомпании (эксплуатанты), организации ОВД, ТО, метеообеспечения и т.д.). 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Есть подтверждение ее использования. [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-1.4-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.5 Документация по СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 10** | **А-1.5-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома создает систему документации, в соответствии с которой функционирует система управления безопасностью полетов, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3;  ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (з) | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что оператор аэродрома разработал и утвердил перечень документов, включающих в себя процессы и процедуры функционирования СУБП. 2. Документация по СУБП соответствует масштабам деятельности оператора аэродрома (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации оператора аэродрома). 3. Перечень документации описывает все компоненты системы управления безопасностью полетов в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215. 4. Документация находится в актуальном состоянии. 5. Проверить отметки об ознакомлении руководителей с документацией по системе управления безопасностью полетов. 6. Убедиться, что документация по безопасности полетов хранится в местах (в том числе в электронном виде), доступных для сотрудников оператора аэродрома. [(**МР**)](#_Требование:_А-1.5-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 11** | **А-1.5-2** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома разрабатывает и утверждает распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (планирование системы управления безопасностью полетов), включающую в себя назначение сотрудников, ответственных за безопасность полетов, и установление их обязанностей, ответственности и полномочий. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п.4;  ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (в). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что оператор аэродрома разработал распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (пример: программа развития СУБП, план внедрения/дальнейшего развития СУБП и т.д.). 2. Проверить актуальность документации по планированию СУБП. 3. Убедиться, что планы мероприятий, содержат сведения об ответственных за их исполнение. 4. Убедиться, что у оператора аэродрома функционирует процесс распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение мероприятий. 5. Проверить итоги исполнения мероприятий (в наличии подтверждающие документы об исполнении мероприятий), принятых оператором аэродрома по внедрению /развитию СУБП. [(**МР**)](#_Требование:_А-1.5-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.2. Управление рисками для безопасности полетов**

**2.2.1 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 12** | **А-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома осуществляет выявление (сбор и обработку) данных о факторах опасности, связанных с авиационными продуктами или услугами, которые он предоставляет, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а).  ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что документация оператора аэродрома определяет порядок сбора и обработки факторов опасности (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов); 2. Убедиться, что документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасностей; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведений об факторах опасности, и т.д.). 4. Убедиться, что данные по факторам опасности обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об факторах опасности). 5. Убедиться (оценить), что у оператора аэродрома существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности. [(**МР**)](#_Требование:_А-2.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 13** | **А-2.1-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Процесс выявления факторов опасности оператора аэродрома основывается на сочетании реагирующих и проактивных (фактические и потенциальные угрозы БП) методах сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, добавление 2, п. 2.1.2. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что документация по СУБП оператора аэродрома содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности. 2. Данные о факторах опасности оператора аэродрома собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. Получить подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении ранее упомянутых методов сбора информации. [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-2.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 14** | **А-2.1-3** | | **Статус:** Рекомендация |
| Оператор аэродрома использует внутренние и внешние источники для выявления факторов опасности. | | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.4.1. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что документация оператора аэродрома определяет порядок и источники для выявления факторов опасности. 2. Убедиться, что документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждения использования разных источников для выявления ФО (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-2.1-3) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 15** | **А-2.1-4** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома устанавливает и реализует процедуру для выявления и расследования отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома определен порядок проведения расследований отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента. 2. Убедиться, что документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждения, что такие расследования осуществляются оператором аэродрома (в наличии есть расследования отклонений от правил и процедур, установленных в руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента). 4. Проводится контроль исполнения мероприятий, разработанных по результатам расследований. [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-2.1-4) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 16** | **А-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (е), п.5 (б);  ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е, ж). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП. 3. У оператора аэродрома определена периодичность проведения анализа и оценки рисков безопасности полетов. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства оператора аэродрома. [(**МР**)](#_Требование:_А-2.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 17** | **А-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома осуществляет разработку и реализацию мероприятий по снижению рисков для безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (ж, з), п.5 (в);  ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что оператором аэродрома проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков безопасности полетов. 3. Убедиться, что у оператора аэродрома определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 4. Получить подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов. [(**МР**)](#_Требование:_А-2.2-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 18** | **А-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (и); ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе качества подтверждают, что оператором аэродрома осуществляется оценка эффективности мероприятий. [(**МР**)](#_Требование:_А-2.2-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.3. Обеспечение безопасности полетов**

**2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 19** | **А-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов, в рамках которой выполняет расчет показателей БП и их мониторинг. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 5 (г);  ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что оператор аэродрома разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которой делается заключение об эффективности функционирования СУБП. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Убедиться, что руководством организации установлены заданные уровни показателей БП (обязательные показатели). 4. Убедиться, что оператором аэродрома обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). 5. Убедиться, что оператором аэродрома принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов. [(**МР**)](#_Требование:_А-3.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 20** | **А-3.1-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Оператор аэродрома обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов на приемлемом уровне. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.6;  ISAGO, ORM-HS 3.3.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что оператором аэродрома проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов. 2. Получить подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-3.1-2) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 21** | **А-3.1-3** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов с целью оценки функционирования и совершенствования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов (в том числе в подразделениях компании, осуществляющих эксплуатацию ВС). 2. Получить подтверждающую документацию (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.п.). [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-3.1-3) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 22** | **А-3.1-4** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98, пп. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8, 3.3.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что оператор аэродрома осуществляет координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента). 2. При получении информации об авиационном событии, оператор аэродрома должен принять меры по обеспечению сохранности документации, связанной с наземным обслуживанием данного ВС, и др. документации по обеспечению его полета. [(**МР**)](#_Требование:_А-3.1-4) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.3.2 Осуществление изменений**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 23** | **А-3.2-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Оператор аэродрома осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им продуктами или услугами, определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, добавление 2, п. 3.2;  РУБПИКАО (Doc 9859), п. 9.5.5;  ISAGO, ORM-HS 3.3.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии безопасности полетов (например, расширение или сокращение деятельности организации, изменение производственных условий в организации, внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности, закупка новой техники или оборудования и др). 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждающую документацию с оценкой возможных рисков безопасности полетов оператора аэродрома при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (пример: закупка и использование новой техники или аппаратуры, оценка риска при изменении организационной структуры компании, и т.п.). 4. По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения. [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-3.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 24** | **А-3.3-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома принимает решения о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов, осуществляя ее постоянное совершенствование. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п.5 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждающую документацию по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.п.). [(**МР**)](#_Требование:_А-3.3-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.4. Популяризация вопросов безопасности полетов**

**2.4.1 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 25** | **А-4.1-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома разрабатывает и выполняет программу подготовки работников в области безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома разработана(-ы) и утверждена(-ы) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации по СУБП). 2. Объем подготовки по системе управления безопасностью полетов должен имеет различия по объему и специфике подготовки (пример: наличие разных программ для обучения руководства, работников, а также работников в области безопасности полетов). 3. Получить подтверждающие документы о прохождении обучения (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.п.). [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-4.1-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 26** | **А-4.2-1** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома разрабатывает и применяет процесс обмена информацией о БП и информирование о результатах рассмотрения проблем БП всего заинтересованного персонала с разъяснением причин введения или изменения процедур обеспечения БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (г). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе аналитической обработки информации по безопасности полетов, а также процесс информирования персонала о данных проблемах. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждающую документацию (пример: протоколы Правлений, комитетов, разборов, листы рассылки и т.п.) с отметками о том, что руководство информировано в части состояния безопасности полетов. 4. Убедиться, что у оператора аэродрома осуществляется процесс информирования персонала по вопросам обеспечения безопасности полетов (примеры документов: стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.п.). [(**МР**)](#_Рекомендация:_А-4.2-1) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 27** | **А-4.2-2[[4]](#footnote-4)** | **Статус:** Требование |
| Оператор аэродрома представляет в Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ) данные о факторах опасности и рисках, состав и формат которых установлен Министерством транспорта Российской Федерации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться в том, что в документах оператора аэродрома описан процесс предоставления информации о факторах опасности и связанных с ними рисках в Росавиацию в установленном формате. 2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в ФАВТ (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) [(**МР**)](#_Требование:_А-4.2-2_Зарезервировано). | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**Раздел 3. Подведение итогов и оформление отчета о проверке**

3.1 В ходе проверки проверяющий отмечает в итоговых таблицах 2, 3 и 4 результаты оценок соответствия или несоответствия по каждому КВП.

|  |
| --- |
| **Таблица 2 Соответствие требованиям** |
| |  | | --- | | **Операторы аэродромов** | | ☐ А-1.1-1 | | ☐ А-1.1-2 | | ☐ А-1.2-1 | | ☐ А-1.2-2 | | ☐ А-1.3-1 | | ☐ А-1.4-1 | | ☐ А-1.5-1 | | ☐ А-1.5-2 | | ☐ А-2.1-1 | | ☐ А-2.1-4 | | ☐ А-2.2-1 | | ☐ А-2.2-2 | | ☐ А-2.2-3 | | ☐ А-3.1-1 | | ☐ А-3.1-3 | | ☐ А-3.1-4 | | ☐ А-3.3-1 | | ☐ А-4.1-1 | | ☐ А-4.2-1 | | ☐ А-4.2-2\* |   \* КВП не применяется до установления Минтрансом России  формата предоставления этих данных |

|  |
| --- |
| **Таблица 3 Соответствие рекомендациям на основе Стандартов ИКАО** |
| |  | | --- | | **Операторы аэродромов** | | ☐ А-1.2-3 | | ☐ А-1.4-2 | | ☐ А-2.1-2 | | ☐ А-3.2-1 | |

|  |
| --- |
| **Таблица 4 Соответствие рекомендациям на основе технических руководств ИКАО и других документов международных организаций** |
| |  | | --- | | **Операторы аэродромов** | | ☐ А-1.2-4 | | ☐ А-2.1-3 | | ☐ А-3.1-2 | |

3.2 Рекомендуется для удобства дальнейшего использования результатов при составлении итогового документа по результатам проверки СУБП и для расчета коэффициента эффективности СУБП использовать следующие обозначения, проставляя их в строке каждого КВП как для требований, так и для рекомендаций:

«С» - Соответствует;

«СК» - Соответствует, требует корректировки;

«Н» - Не соответствует;

«НП» - Не проверялось.

3.3 На основании Таблицы 2, в которой включены только КВП, имеющие статус «Требование», проверяющий формирует вывод о соответствии или несоответствии СУБП требованиям воздушного законодательства РФ, используя следующий критерий:

Общая оценка по результату проверки «Соответствует» выставляется, если по таблице требований 2 нет ни одной оценки «Не соответствует».

3.4 Проверяющему следует обратить внимание на то, что решение о соответствии СУБП требованиям воздушного законодательства должно приниматься комплексно, с учетом результатов проверок по другим направлениям деятельности поставщика услуг. Необходимо исключать ситуации, когда вывод о соответствии СУБП установленным требованиям противоречит выводам о соблюдении поставщиком услуг требований в других областях деятельности.

При возникновении противоречий:

а) Сделано заключение о несоответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны положительные заключения. Следует обратить внимание проверяющих в других областях проверки на выявленные нарушения в функционировании СУБП и предложить им пересмотреть сделанные выводы, представив соответствующие доказательства и факты.

б) Сделано заключение о соответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны отрицательные заключения. Следует пересмотреть выводы об эффективности СУБП воспользовавшись для этих целей доказательствами и фактами, полученными другими проверяющими.

3.5 На основании таблиц 2, 3 и 4 проверяющий заполняет таблицу 5.

**Таблица 5. Данные для расчета коэффициента эффективности СУБП**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Требования | | Рекомендации по Стандартам ИКАО | | Другие рекомендации | |
| Соответствует | ТС |  | РС |  | РР |  |
| Соответствует, требует корректировки | ТК |  | РСК |  | РРК |  |
| Не соответствует | - |  | - |  | - |  |
| Не проверялось | NТН |  | NСН |  | NРН |  |
| Всего | NТ |  | NС |  | NР |  |
| Проверено |  |  |  |  |  |  |

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

ТС – количество соответствий требованиям;

ТК – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

NТ – общее количество требований данного поставщика услуг;

NТН – количество требований данного поставщика услуг, которые не проверялись в ходе данной проверки;

РС – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

РСК – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО с условием необходимых корректировок

NС – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО;

NСН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО, которые не проверялись в ходе проверки;

РР – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

РРК – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, с условием необходимых корректировок;

NР – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

NРН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, которые не проверялись в ходе проверки.

Расчет коэффициента эффективности СУБП производится по формуле:

3.6 Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблицу 6.

**Таблица 6. Критерии оценки эффективности СУБП поставщика услуг**

|  |  |
| --- | --- |
| **Значения К эфф.** | **Уровень эффективности СУБП** |
| 10-19,0 | Приемлемый |
| 19,0-22,0 | Хороший |
| Более 22,0 | Высокий |

3.7 Результаты оценки эффективности направляются в Управление инспекции по безопасности полетов (УИБП) Росавиации для их учета и анализа. Результаты оценки эффективности СУБП поставщиков услуг используются УИБП Росавиации и отделами инспекции по безопасности полетов (отделами, на которые возложены функции инспекции по безопасности полетов) территориальных органов Росавиации с соблюдение требований Добавления 3 «Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников» Приложения 19.

**Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему**

**4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

**4.1.0 Основные положения**

4.1.0.1 Данный компонент СУБП направлен на формирование у поставщика услуг условий для эффективного управления безопасностью полетов. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем формирования политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Решения руководящего состава не должны противоречить основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике.

4.1.0.2 К условиям внедрения данного компонента СУБП в деятельность поставщика услуг относится определение иерархии ответственности за безопасность полетов и описание обязанностей должностных лиц, ответственных за безопасность полетов. Организационная структура должна соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг.

4.1.0.3 Процесс координации и планирования мероприятий на случай аварийной обстановки также является неотъемлемой частью данного компонента СУБП. Основная задача планирования таких мероприятий состоит в обеспечении централизованного руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае возникновения кризисных ситуаций (авиационные события, акты незаконного вмешательства, природные явления и т.д.).

4.1.0.4 В ходе формирования СУБП поставщику услуг необходимо наладить процесс планирования СУБП, в котором определяются мероприятия по внедрению/дальнейшему развитию данной системы, а также определить цели (показатели) в области безопасности полетов.

4.1.0.5 В ходе внедрения данного компонента поставщику услуг необходимо разработать документацию по СУБП, которая должна описывать основные процессы СУБП:

политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;

требования к СУБП;

процессы и процедуры СУБП;

иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;

результаты функционирования СУБП.

**4.1.1 Обязательства руководства**

4.1.1.1 Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем разработки политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Политика может представлять собой как отдельный документ в системе качества поставщика услуг, так и являться составной частью других документов, входящих в систему управления безопасностью полетов (к примеру: руководства, положения и т.д.).

4.1.1.2 Политика в области БП должна утверждаться руководством компании. Формы утверждения данного документа могут различаться (приказы, указания, распоряжения и т.д.). Руководство компании обязано довести политику до сведения всех работников, осуществляющих свою деятельность в области безопасности полетов (у поставщика услуг имеются в наличии листы ознакомления, отметки в электронных систем учета и т.д.). Рекомендуется, чтобы политика размещалась в общедоступных местах оператора аэродрома (общедоступных помещениях, офисах, корпоративных сайтах, информационных стендах и т.д.).

4.1.1.3 В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что включенные в нее принципы нашли свое практическое применение в деятельности поставщика услуг. При проведении проверки необходимо обратить внимание на следующее:

каким образом руководство поставщика услуг принимает решения, направленные на обеспечение безопасности полетов;

исполнение решений руководителя поставщика услуг сопровождается распределением ресурсов;

действия / решения руководящего состава должны соответствовать основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике;

если в политике есть сведения о внедрении не карательной среды;

если в политике содержатся сведения о предоставлении ресурсов, то у поставщика услуг имеются подтверждения о том, что обеспечивается поддержка исполнения мероприятий (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, соблюдение условий труда и т.д.), направленных на обеспечение безопасности полетов (в том числе отсутствие решений, неисполнение которых было связано с отсутствием финансирования со стороны руководящего состава);

и т.д.

4.1.1.4 Поставщику услуг рекомендуется включить в политику сведения о функционировании в компании позитивной культуры безопасности полетов. Позитивная культура обеспечения безопасности полетов основывается на следующих составляющих:

популяризации вопросов безопасности полетов;

общей осведомленности (как руководства, так и работников) о имеющихся факторах опасности;

внедрении принципов безопасности полетов во все сферы деятельности поставщика услуг;

эффективной передаче информации о безопасности полетов;

разбор ошибок с целью разработки мероприятий, предотвращающих их в будущем.

4.1.1.5 В политику также рекомендуется включить сведения о развитии системы сообщений работников поставщика услуг, как один из эффективных способов получения информации о факторах опасности. Заявления в политике должны указывать на поощрения развития системы представления данных о безопасности полетов. В ходе проведения проверки необходимо обратить внимание, что система представления данных должна состоять как из обязательных докладов работников по вопросам безопасности полетов, так и добровольных сообщений, описывающих факторы опасности, способные негативно отразиться на показателях безопасности полетов поставщика услуг.

Обязательные доклады несут в себе информацию об уже случившихся фактах проявления факторов опасности (инциденты с ВС, повреждения воздушных судов, нарушения, допущенные персоналом поставщика услуг и т.д.). Добровольные сообщения нацелены на получение информации до наступления негативных последствий в области безопасности полетов (ошибки персонала, необходимость доработки процедур/процессов, предложения по улучшению и т.д.). Система сообщений поставщика услуг должна учитывать возможность подачи работником конфиденциальных сообщений (сведения о работнике, подавшем сообщение, не разглашаются). Еще одним условием эффективного функционирования данной системы является предоставление обратной связи работникам по фактам сообщений. Требования по внедрению данной системы будут подробно описаны во 2-ом компоненте СУБП «Управление факторами риска для безопасности полетов».

4.1.1.6 Поставщику услуг рекомендуется описать в политике сведения, при которых к работникам не будут применятся дисциплинарные меры. В ходе проведения проверки необходимо установить обстоятельства и условия, гарантирующие неприменение дисциплинарных мер по отношению к работникам поставщика услуг (возможно указание таких сведений при описании системы представления данных).

4.1.1.7 В соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО по внедрению данного элемента («Ответственность руководства») поставщику услуг рекомендуется установить цели (показатели эффективности) безопасности полетов. Данные показатели применяются для оценки эффективности функционирования СУБП (относятся к 3-ему компоненту СУБП «Обеспечение безопасности полетов»).

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-1.1-1**](#_А-1.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.1-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (а).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

а) политика в области безопасности применительно к процессу обеспечения безопасности и ее взаимосвязь с процессами эксплуатации и технического обслуживания.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-1.1-2**](#_А-1.1-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.1-2 в соответствии с ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (в).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

в) стратегия и планирование в области СУБП, включая установление целевых показателей безопасности полетов, распределение приоритетов реализации соответствующих инициатив.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

4.1.2.1 Поставщику услуг следует назначить руководителя, который независимо от других выполняемых функций несет ответственность за внедрение и обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов.

В ходе проведения проверки необходимо установить, в каком из распорядительных документов поставщика услуг (либо перечень документации) приводится информация об ответственности руководителя за состояние СУБП. Перечень таких сведений может содержаться в контрактах (если руководитель осуществляет свою деятельность по контракту/договору), положениях, уставах, рабочих инструкциях, руководствах, а также документации по системе управления безопасности полетов и т.д. Представленная документация должна находиться в актуальном состоянии.

Соблюдение данных требований возможно лишь при практическом внедрении процесса принятия руководителем решений в области СУБП. При проверке поставщику услуг необходимо будет представить какие-либо документально оформленные решения руководителя по вопросам безопасности полетов (могут быть изложены в протоколах правлений, заседаний совещательных органов по управлению безопасностью полетов, приказах, указаниях, распоряжения и т.д.), а также результаты их исполнения.

4.1.2.2 В целях развития СУБП поставщикам услуг следует учитывать рекомендуемую практику ИКАО по уточнению процесса обеспечения руководством необходимых условий для функционирования процесса обеспечения безопасности полетов. Руководство поставщика услуг наделяется для этого полномочиями по обеспечению ресурсами (людские ресурсы, финансовые ресурсы и т.д.). Подтверждением внедрения данной рекомендуемой практики служит наличие у поставщика услуг решений руководителя о выделении средств и информации об исполнении таких мероприятий.

4.1.2.3 Поставщику услуг необходимо разработать четкую структуру, которая будет соответствовать масштабу деятельности организации, а также определить обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. В ходе проверки необходимо установить, что все руководители ознакомлены с данными обязанностями (есть отметки об ознакомлении и т.д.).

4.1.2.4 Одним из условий эффективного функционирования СУБП поставщика услуг является внедрение процесса принятия решений о приемлемости рисков со стороны руководителей. В ходе проведения проверки поставщику услуг необходимо представить документальные доказательства о существовании на практике процесса оценки приемлемости рисков.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-1.2-1**](#_А-1.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-1 в соответствии с ФАП-286 п. 61 раздел 5.1 (б).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.1. Сведения об администрации аэродрома, в том числе: «б) фамилии, имени, отчества (при наличии), должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме».

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-1.2-2**](#_А-1.2-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года № 1215, п. 3 (а) и ФАП-286 п. 61 раздел 5.1 (б, в).

Необходимо учесть, что в ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.1. Сведения об администрации аэродрома, в том числе:

б) фамилии, имени, отчества (при наличии), должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме;

в) аэропортовых службах.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Рекомендация:** [**А-1.2-3**](#_А-1.2-3)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, п. 1.2, РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.3.5.9).

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в том, что документы оператора аэродрома содержат сведения о том, что руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для безопасности полетов.

**Рекомендация:** [**А-1.2-4**](#_А-1.2-4)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-4 в соответствии с международным стандартом ИКАО (РУБП ИКАО (Doc 9859), пп. 9.3.5.6, 9.5.7).

Выделение необходимых финансовых и людских ресурсов является обязательным условием реализации мероприятий по управлению рисками для БП в рамках СУБП оператора аэродрома. Поэтому, проверке документов, подтверждающих реализацию данной рекомендации, следует уделить особое внимание. Документы (уставы, должностная инструкция, приказы и т.д.) должны содержать сведения о наличии таких полномочий у ответственного руководителя оператора аэродрома.

Важнейшей частью проверки является проверка документации, подтверждающей реальное выделение ресурсов на осуществление запланированных мероприятий.

**4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

4.1.3.1 Процесс внедрения и дальнейшего развития системы управления безопасностью полетов необходимо постоянно контролировать. В связи с этим поставщику услуг необходимо назначить должностное лицо, в функции, обязанности и ответственность которого входит контроль функционирования системы управления безопасностью полетов. Одними из основных действий данного руководителя являются:

координация деятельности структурных подразделений в области управления безопасностью полетов;

контроль процесса планирования системы управления безопасностью полетов (планы по внедрению СУБП, планы по развитию/дальнейшему внедрению СУБП);

консультационная поддержка подразделений поставщика услуг по внедрению/дальнейшему развитию СУБП;

формирование и контроль документации системы управления безопасностью полетов;

анализ эффективности обеспечения безопасности полетов;

организация процесса обучения работников поставщика услуг по вопросам управления безопасностью полетов; и т.д.

4.1.3.2 Руководитель, назначаемый на данную должность, должен иметь соответствующую подготовку в области управления безопасностью полетов, в области контроля качества и иметь опыт.

При проведении проверки поставщику услуг необходимы документальные доказательства о назначении такого руководителя, а также документальные свидетельства его непосредственного участия в системе управления безопасностью полетов.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-1.3-1**](#_А-1.3-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.3-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61, раздел 5.1 (б, в).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.1. Сведения об администрации аэродрома, в том числе фамилии, имени, отчества (при наличии), должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

4.1.4.1 Поставщики услуг, чья деятельность связана с непосредственной эксплуатацией воздушных судов и обусловлена возможными возникновениями таких событий как авиационные происшествия, инциденты, а также иные чрезвычайные ситуации (акты незаконного вмешательства, катастрофы природного и техногенного характера), должны разработать и утвердить план мероприятий, позволяющий осуществлять координацию действий от аварийной обстановки к штатной ситуации.

Главной целью такого плана является распределение обязанностей ответственных лиц и описание их действий, направленных на возобновление «нормальной» деятельности поставщика услуг. Работники должны быть ознакомлены с перечнем мероприятий, который они обязаны выполнять в случае возникновения аварийной ситуации.

4.1.4.2 Поставщику услуг следует осуществлять процесс подготовки всего спектра работников к действиям по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций, в том числе путем проведения соответствующих тренировок.

План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:

содержать классификацию кризисных ситуаций;

описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения кризисной ситуации;

соответствовать организационной структуре поставщика услуг;

способствовать централизации руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае кризисной ситуации;

содержать перечень типовых инструкций по действиям работников;

обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в кризисных ситуациях.

4.1.4.3 Поставщику услуг следует обеспечить надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-1.4-1**](#_А-1.4-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.4-1 в соответствии с ПРАПИ-98, пп. 2.3, 3.3 и ФАП-286, п. 57.

Оператор аэродрома должен описать в соответствующем документе кто, что, когда и как делает в случае возникновения чрезвычайных ситуаций (ЧС). В нем должны быть представлены аварийные процедуры, обеспечивающие безопасность эксплуатации, с момента объявления ЧС до возобновления нормальной работы.

Аварийный план должен быть доступен и известен всему соответствующему персоналу. Ответственные лица или лица на указанных должностях должны пройти беседу с проверяющим (если это возможно), чтобы проверить их знания и понимание действий в ЧС, а также их роли и обязанности.

Стоит отметить, что в ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 4.3. План действий в случае аварийной обстановки на аэродроме:

а) планы действий в случае аварийных ситуаций, возникающих на аэродроме и прилегающей местности в результате неисправности воздушного судна в полете, пожаров в зданиях, актов незаконного вмешательства, включая угрозу взрыва (воздушных судов или зданий), незаконного захвата воздушных судов, а также план действий в случае инцидентов в аэропорту:

аварийный план (план мероприятий в случае возникновения чрезвычайных ситуаций на воздушном судне на территории и в районе аэродрома);

оперативный план тушения пожаров на воздушном судне, аэродроме;

б) сведения о наличии и исправности оборудования, которое должно использоваться в аварийной обстановке;

в) сведения об учениях, проводимых с целью проверки планов в случае аварийной обстановки и подготовки персонала оператора аэродрома гражданской авиации, включая данные о частоте проведения таких учений;

г) перечень привлекаемых организаций и наделенных соответствующими полномочиями физических лиц на территории аэропорта, и вне его для выполнения на месте аварий необходимых функций в случае аварийной обстановки, их номера телефонов и факсов, адреса электронной почты, а также частоты радиосвязи их служб (при наличии);

д) порядок действия комиссии по чрезвычайным ситуациям на сертифицированном аэродроме, в полномочия которой входит организация обучения и ведение работ в случае возникновения аварийных ситуаций;

е) информация о руководителе, ответственном за проведение на месте всех операций в случае возникновения чрезвычайной обстановки (руководитель аварийно-спасательных работ).

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Рекомендация:** [**А-1.4-2**](#_А-1.4-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.4-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, п.1.4, РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.3.7).

Проверяющему следует получить подтверждение того, что у оператора аэродрома имеются актуальные планы действий в ЧС, основанных на аналогичных планах организаций, с которыми он взаимодействует.

Внедрение данной рекомендации будет подтверждаться предоставлением документальных подтверждений совместного проведения учений, протоколов, анализов выявленных ошибок и недостатков взаимодействия, планов устранения недостатков и документов, подтверждающих устранение недостатков и внесения соответствующих изменений в инструкции.

**4.1.5 Документация по СУБП**

4.1.5.1 Поставщику услуг необходимо сформировать систему документации, в соответствие с которой функционирует система управления безопасностью полетов. Документация должна учитывать требования законодательства РФ в области гражданской авиации и описывать все компоненты СУБП (концептуальные рамки СУБП) соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг. Документация по управлению безопасностью полетов может состоять из набора разработанных и утверждённых инструкций, процедур, руководств и т.д. Весь перечь документации должен содержать актуальную информацию. Работники поставщика услуг, должны быть ознакомлены с содержанием документов.

4.1.5.2 В соответствие с требованиями постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215 документация поставщика услуг должна соответствовать следующим условиям:

обязанности должностных лиц поставщика услуг по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;

перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

порядок выявления факторов опасности;

порядок сбора данных о факторах опасности;

порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

порядок разработки мероприятий по снижению риска;

порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

4.1.5.3 Одним важных условий соответствия поставщика услуг требованиям нормативной документации РФ, является осуществление процесса планирования СУБП. Поставщику услуг следует разработать распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов. Такая документация должна утверждаться руководством компании, с целью повышения эффективности процесса распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение плана. При проведении проверок необходимо убедиться, что у поставщика обслуживания назначены ответственные за исполнение мероприятий и осуществляется контроль их исполнения.

4.1.5.4 Рекомендуемая практика ИКАО говорит о необходимости формирования поставщиком услуг руководства по управлению безопасностью полетов которое, как минимум, содержит в себе следующие составляющие:

изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;

ссылки на применяемые нормативно-правовые требования к СУБП;

общее описание системы;

информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих работниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;

описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;

описание процессов и процедур выявления факторов опасности и оценки риска для безопасности полетов;

описание процедур расследований в области безопасности полетов;

описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;

описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;

описание процедур внутренней проверки;

описание процедур управления изменениями;

описание процедур управления документооборотом СУБП;

информацию о координации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки (в тех случаях, когда это применимо).

4.1.5.5 Руководство по управлению безопасностью полетов может представлять собой как отдельный документ, так и быть частью какого-либо другого организационного документа поставщика услуг. Руководство по управлению безопасностью полетов должно содержать необходимые ссылки на весь перечень документации в области СУБП.

4.1.5.6 В сферу документации по системе управления безопасностью полетов также входят учетные записи (записи в системе контроля качества), подтверждающих внедрение и функционирование СУБП у поставщика услуг. К таким записям относятся отчеты о проведении внутренних/внешних проверок, аудитов, материалы по анализу и оценки рисков для безопасности полетов, протоколы, указания, распоряжения, базы данных по авиационным событиям и т.д.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-1.5-1**](#_А-1.5-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.5-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (з).

Перечень документации по системе управления безопасностью полетов содержит в себе:

а) обязанности должностных лиц оператора аэродрома по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;

б) перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

в) источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

г) порядок выявления факторов опасности;

д) порядок сбора данных о факторах опасности;

е) порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

ж) порядок разработки мероприятий по снижению риска;

з) порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

Необходимо обратить внимание, что в ФАП-286 п. 61 указано: Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

з) система оформления документов на все оборудование аэродрома, связанное с обеспечением безопасности полетов, и регистрации данных об эксплуатации и обслуживании указанного оборудования, а также сооружений аэродрома, включая информацию по проектированию и сооружению поверхностей с искусственным покрытием и светосигнального оборудования.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-1.5-2**](#_А-1.5-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.5-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 4 и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (в).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

в) стратегия и планирование в области СУБП, включая установление целевых показателей безопасности полетов, распределение приоритетов реализации соответствующих инициатив.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.2 Управление рисками для безопасности полетов**

**4.2.0 Основные положения**

4.2.0.1 Компонент 2 «Управление рисками для безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «2.1 Выявление источников опасности» и «2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов».

4.2.0.2 Управление риском является центральной частью СУБП и основным рабочим инструментом управления БП. При этом принципы организации и выполнения процесса управления риском являются общими для всех поставщиков услуг.

4.2.0.3 В практике управления безопасностью полетов используется **«технократическая концепция риска»** негативного события на основе сочетания оценок вероятности этого события и серьезности его последствий. В Правилах введены следующие определения:

«**риск** – это прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий одного или нескольких факторов опасности»:

«**фактор опасности** – результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полетов гражданских воздушных судов».

Эти определения практически совпадаю с определениями соответствующих понятий в SARPs ИКАО (Приложение 19)[[5]](#footnote-5).

4.2.0.4 Закрепление в Правилах указанных определений требует от поставщиков услуг использовать методы управления риском только в рамках «технократической концепции».

4.2.0.5 Эти методы можно разделить на:

* **качественные** – определяют последствия, вероятность и уровень риска по шкале «высокий», «средний» и «низкий», сравнительную оценку уровня риска проводят в соответствии с качественными критериями;
* **количественные** – риск оценивается вероятностными характеристиками случайной величины ущерба, обычно в стоимостном выражении, с использованием различных математических методов;
* **полукачественные** (смешанные) – используют числовую шкалу оценки последствий, вероятности и их сочетания для определения уровня риска в условных единицах.

4.2.0.6 РУБП ИКАО рекомендует использование одного из качественных методов, так называемую «матрицу ИКАО» (см. РУБП, Doc. 9859, 4-е изд. 2018 г., пп. 2.5; 9.4. Однако поставщик услуг имеет право использовать и другие методы, в том числе количественные и смешанные.

4.2.0.7 РУБП ИКАО (п.2.5.2.1, 2.5.2.3) обращает внимание на необходимость разделения понятий «фактор опасности» и «событие».

Оценку риска следует выполнять для прогнозируемого события, а не для фактора опасности. Например, загрязненная ВПП – это фактор опасности, который может привести к различным событиям, таким как выкатывания за пределы ВПП при посадке или при прерванном взлете.

4.2.0.8 Риск следует оценивать отдельно для каждого типа событий и обязательно с учетом особенностей конкретного аэродрома, эксплуатируемых ВС, уровня подготовки экипажей и других условий. Очевидно, что на разных аэродромах и при разных условиях как вероятность выкатывания, так и тяжесть последствий будет различной. Соответственно, различными будут и риски.

4.2.0.9 Необходимо также четко понимать, что оценка риска – это оценка будущего, прогнозирование. Поэтому говорить об «измерении» и «расчете» риска, строго говоря, не корректно.

4.2.0.10 Принципиальная схема управления риском приведена на рис. 3.



Рисунок 3. Схема управления риском для безопасности полетов

4.2.0.11 Можно видеть, что процесс управления риском для БП включает следующие процедуры:

a) выявление факторов опасности;

b) идентификация и оценка риска;

c) определение приемлемости риска;

d) разработка при необходимости корректирующих мероприятий;

e) оценка уровня остаточного риска;

f) внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности;

g) оценка эффективности внедренных мероприятий.

4.2.0.12 В структуре СУБП (см. п 2.01) процедура а) «составляет содержание первого элемента компонента 2. Остальные процедуры b)-f) объединены во втором элементе. Соответственно, КВП по проверке процесса управления риском разделены на две группы.

**4.2.1 Выявление факторов опасности**

4.2.1.1 Выявление (идентификация) ФО - это важная процедура, определяющая ход и направленность всего процесса управления риском. SARPs ИКАО (Приложение 19, п. 2.1.2) указывают, что выявление ФО основано на сочетании *реагирующих и проактивных* методов.

4.2.1.2 Реагирующие методы предусматривают использование результатов расследования событий. Имеются ввиду отчеты по расследованию авиационных происшествий, инцидентов, производственных происшествий и так называемых «предвестников», имевших место как в своем авиапредприятии, так и в других авиапредприятиях того же вида деятельности. Под «предвестниками» обычно понимают события, как правило, предшествующие инциденту или производственному происшествию, по которым проводится внутреннее расследование в авиапредприятии.

4.2.1.3 Проактивные методы включают в себя активный поиск ФО в существующих процессах и прогнозирование их проявлений, которые могут привести к авиационным событиям. Основными источниками информации для проактивного выявления ФО являются:

- отчеты по результатам проверок;

- отчеты внутренних и внешних аудитов;

- результаты анализа полетной информации (ПИ) и данные других систем объективного контроля;

- данные по отказам и неисправностям систем и агрегатов ВС и другой авиационной техники;

- обязательные доклады работников;

- добровольные сообщения в рамках системы добровольных сообщений по БП.

Могут использоваться и прогностические методы, при этом прогнозирование выполняется с учетом предполагаемых изменений в деятельности авиапредприятия (увеличение или резкое сокращение объема работ, ротация личного состава, освоение новой техники и т.д.).

4.2.1.4 **Общие для всех поставщиков услуг** требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в Правилах.

4.2.1.5 В соответствии с п. 3 Правил поставщик услуг должен в своих документах по СУБП описать:

в) источники данных для получения сведений в области БП;

г) порядок выявления факторов опасности;

д) порядок сбора данных о факторах опасности.

4.2.1.6 В соответствии с п. 5 Правил поставщик услуг должен:

а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-2.1-1**](#_А-2.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (б, в, г, д), п. 5 (а) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (д).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

д) система определения критических с точки зрения безопасности полетов областей, требующих большего внимания к вопросам обеспечения безопасности полетов;

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Рекомендация:** [**А-2.1-2**](#_А-2.1-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, п. 2.1.2).

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в том, что документация по СУБП оператора аэродрома содержит сведения о применении методов сбора информации об факторах опасности. Данные о факторах опасности оператора аэродрома собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации).

**Рекомендация:** [**А-2.1-3**](#_А-2.1-3)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.4.1).

Проверяющий должен убедиться, что оператор аэродрома использует внутренние и внешние источники для выявления факторов опасности.

Внутренними источниками могут быть:

а) Мониторинг штатной деятельности;

б) Автоматизированные системы мониторинга;

в) Системы добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;

г) Проверки;

д) Обратная связь при подготовке персонала;

е) Расследования в области безопасности полетов, проводимые оператором аэродрома.

Внешними источниками могут быть:

а) Отчеты об авиационных происшествиях;

б) Государственные системы обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов;

в) Проверки в рамках государственного контроля и осуществляемые третьими сторонами;

г) Профессиональные ассоциации и системы обмена информацией.

**Требование:** [**А-2.1-4**](#_А-2.1-4)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-4 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

е) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

4.2.2.1 Независимо от применяемого метода управления риском в процедурах оценки риска, установления уровня его приемлемости и разработке (при необходимости) мероприятий должны участвовать специалисты, непосредственно связанные с видом деятельности, к которой относится рассматриваемый ФО.

4.2.2.2 Крайне вредным является встречающееся в предприятиях заблуждение, что процедурами управления риском должны заниматься только специалисты инспекции (отдела) БП предприятия. Например, если по результатам анализа полетной информации выявлен ФО «повышенная скорость захода на посадку на аэродроме А на типе ВС Х», то в процедуре должен участвовать шеф-пилот или пилот-инструктор ВС Х и, желательно, имеющий опыт полетов на аэродром А.

4.2.2.3 Как отмечено в п. 2.0.7, оценку риска следует выполнять не для ФО, а для последствий влияния ФО, т.е. для события, к которому этот ФО может привести. Поэтому первоначально необходимо представить сценарий развития негативного события. При составлении сценария события без участия специалистов из соответствующих подразделений не обойтись.

4.2.2.4 Далее, в зависимости от применяемого метода, оценивается уровень вероятности и серьезность наиболее правдоподобного исхода события. По сочетанию этих оценок определяется уровень риска.

4.2.2.5 Полученное значение с помощью принятого в методе критерия попадает в одну из категорий риска. Если категория, в которую попал оцениваемый риск, предусматривает разработку мероприятий, эти мероприятия должны разрабатываться и внедряться.

4.2.2.6 Также должна быть предусмотрена возможность оценки остаточного риска и внедрен метод оценки эффективности внедренного мероприятия.

4.2.2.7 В разных методах эти базовые принципы могут быть реализованы по-разному. В РУБП ИКАО подробно рассмотрен рекомендованный ИКАО метод «последствий и вероятностей» (см. РУБП ИКАО, п. 9.4).

4.2.2.8 Важнейшим условием является подробное документирование всех процедур и разработанных мероприятий.

4.2.2.9 Мероприятия могут быть направлены на уменьшение вероятности опасного события или серьезности его последствий или одновременно на уменьшение и вероятности, и серьезности.

4.2.2.10 Очевидно, что мероприятия требуют выделение определенных ресурсов, поэтому в РУБП поставщика должен быть определен порядок их выделения.

4.2.2.11 Оценка эффективности внедренных мероприятий в целом может выполняться с использованием системы показателей эффективности обеспечения БП (см. раздел 3 настоящих МР) или специальными показателями и методами. Правила оценки эффективности мероприятий поставщик услуг должен прописать в своей документации по СУБП.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-2.2-1**](#_А-2.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.2-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (е), п. 5 (б) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е, ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

е) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности;

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-2.2-2**](#_А-2.2-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (ж, з), п. 5 (в) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е).

Проверяющему следует обратить внимание, что в ФАП-286 п. 61 указано: Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

е) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-2.2-3**](#_А-2.2-3)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (и) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.3 Обеспечение безопасности полетов**

**4.3.0 Основные положения**

4.3.0.1 Компонент 3 «Обеспечение безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя 3 элемента:

• 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

• 3.2 Осуществление изменений;

• 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4.3.0.2 Обеспечение безопасности полетов играет центральную роль в функционировании СУБП в деятельности любого поставщика услуг. Оно определяет и контролирует эффективность функционирования всех других компонентов и элементов СУБП.

4.3.0.3 В п. 3.1.1 добавления 2 Приложения 19 содержится требование, согласно которому поставщик услуг должен разрабатывать и применять методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля факторов опасности и риска для безопасности полетов. Эти возможности предусматриваются компонентом обеспечения безопасности полетов СУБП поставщика услуг [9.5.1 РУБП ИКАО (Doc 9859)].

4.3.0.4 Деятельность по обеспечению БП заключается в выполнении мероприятий, направленных на оценку эффективности СУБП, функционирует ли СУБП в соответствии с поставленными целями, ожиданиями и требованиями. Таковыми мероприятиями, в первую очередь, являются мониторинг, и внутренние (иногда могут быть и внешние) проверки, аудиты.

4.3.0.5 Мониторинг – это важный инструмент в обеспечении безопасности полетов. Подробное описание данной процедуры следует далее (см. п. 4.3.1).

**4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

4.3.1.1 С целью контроля и оценки эффективности обеспечения БП предполагается использование двух процедур (процессов) в деятельности поставщика услуг:

• Определение показателей (эффективности) уровня БП в деятельности поставщика услуг, и их мониторинг;

• Проведение периодических внутренних (использование результатов внешних) проверок, аудитов функционирования СУБП в деятельности поставщика услуг.

4.3.1.2 Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов – это основанные на фактических данных параметры безопасности полетов, используемые для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов [РУБП ИКАО (Doc 9859)].

4.3.1.3 Общая классификация показателей уровня БП приведена на рис. 4.



Рисунок 4. Общая классификация показателей уровня БП

4.3.1.4 Абсолютные статистические показатели. К ним относятся абсолютные числа авиационных происшествий, катастроф, инцидентов, число погибших в АП членов экипажей и пассажиров, материальный ущерб от АП и т.д.

4.3.1.5 Относительные статистические показатели. В качестве относительных показателей могут быть, например:

* одно авиационное событие на количество самолетовылетов в год;
* количество событий на 100 обслуженных воздушных судов;
* количество несанкционированных занятий ВПП на 100 обслуженных воздушных судов;
* количество повреждений ВС на 100 обслуженных воздушных судов;
* количество повреждений (животными) на 100 обслуженных воздушных судов.

4.3.1.6 Вероятностный показатель – это вероятность авиационного события (АС) (АП, катастрофы, аварии, авиационного инцидента) или вероятность того, что АС не произойдет (показатель безопасности). Вероятностный показатель объективно отражает тот факт, что АС – случайное событие. Вероятностный показатель может:

• задаваться (напр., в нормах летной годности ВС задается допустимая вероятность «особой ситуации»); или допустимая вероятность АП задается в виде «приемлемого уровня БП государства»;

• рассчитываться аналитически (с помощью логико-вероятностных методов, математического статистического моделирования, марковских цепей, экспертных, «нечетких» оценок и др.);

• оцениваться на основании статистики авиационных событий.

4.3.1.7 Каждым поставщиком услуг могут быть разработаны свои показатели, которые целесообразны именно для его видов деятельности (характеризуют деятельность поставщика услуг).

4.3.1.8 Любые показатели могут вычисляться за различный анализируемый период (неделя, месяц, квартал или год). При выборе периодичности оценки показателей необходимо опираться на целесообразность проведения расчетов, показатели должны быть информативны и отражать общую тенденцию (изменение) при построении графиков мониторинга с выбранной периодичностью.

4.3.1.9 С целью контроля обеспечения БП целесообразно выполнять мониторинг показателей БП, осуществлять построение графиков их изменения в течении определенного анализируемого периода. Согласно рекомендациям, изложенным в п. 9.5.4.15 РУБП ИКАО (Doc 9859) при осуществлении мониторинга следует рассмотреть вопрос о целесообразности определения целевого и пороговых (критических) уровней показателей БП, по которым можно сделать вывод об эффективности обеспечения БП и общего функционирования СУБП поставщика услуг.

4.3.1.10 Проверки проводятся в целях оценки эффективности функционирования СУБП поставщика услуг и эффективности принятых мер по снижению риска для безопасности полетов (оценки влияния принятых мероприятий в соответствии с ожиданиями). Проведение таких проверок осуществляется соответствующими подразделениями поставщика услуг (внутренние проверки). Тем не менее, необходимо учесть, что внутренние проверки наиболее эффективны тогда, когда они проводятся людьми или подразделениями, не зависящими от проверяемых функций [9.5.4.3 РУБП ИКАО (Doc 9859)].

4.3.1.11 С целю эффективного осуществления оценки функционирования СУБП, также, могут быть использованы результаты внешних проверок, замечания, вынесенные в результате их проведения сторонними организациями (органами авиационных властей). Поставщик услуг должен реагировать на замечания (исправлять, вносить корректировки), вынесенные ему ранее в ходе проведения таких проверок.

4.3.1.12 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.1 «Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

• Определены (или разработаны) ли показатели БП, отражающие текущий уровень БП поставщика услуг?

• Выполняется ли периодическая оценка таких показателей?

• Осуществляется ли мониторинг таких показателей?

• Определены ли целевой и пороговые (критические) уровни для таких показателей?

• Проводится ли внутренний (периодический) аудит с целью оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП, и эффективности СУБП в целом?

• Используются ли результаты внешних проверок с целью оценки и совершенствования СУБП поставщика услуг? Реагирует ли поставщик услуг на вынесенные ранее ему замечания?

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-3.1-1**](#_А-3.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 5 (г) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Рекомендация:** [**А-3.1-2**](#_А-3.1-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.6).

Все принятые мероприятия по повышению БП должны быть обоснованы и направлены на улучшение показателей уровня БП. Выполнение данного КВП будет подтверждаться наличием доказательства того, что принятые мероприятия дают ожидаемый результат, т.е. повышают уровень БП отражая это на показателях.

**Требование:** [**А-3.1-3**](#_А-3.1-3)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-3 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-3.1-4**](#_А-3.1-4)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-4 в соответствии с ПРАПИ-98, пп. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8, 3.3.4.

Также, проверяющему следует обратить внимание, что в ФАП-286 п. 61 указано: Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 4.3. План действий в случае аварийной обстановки на аэродроме и Раздел 4.14. Сведения о процедурах удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться на ВПП или непосредственной близости от нее.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.3.2 Управление изменениями**

4.3.2.1 Поставщик услуг должен иметь процесс или процедуры, направленные на выявление изменений внутри предприятия (или за ее пределами), которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми поставщиком услуг авиационными продуктами или услугами.

4.3.2.2 Согласно п. 9.5.5.1 РУБП ИКАО (Doc 9859) изменения в организации поставщика услуг происходят в результате ряда факторов, включая, в частности:

расширение или сокращение деятельности организации;

рабочие улучшения, влияющие на уровень безопасности полетов; они могут привести к изменениям во внутренних системах, процессах и процедурах, обеспечивающих предоставление продукции и услуг;

изменение производственных условий в организации;

изменения, связанные с взаимодействием между поставщиком услуг и внешними организациями;

внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности.

4.3.2.3 Поставщик услуг определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками. Например, у поставщика услуг планируется расширение деятельности (выполнение новых функций и обязательств). В этом случае необходимо проанализировать, выявить какие возможны факторы опасности и риски в результате выполнения этих функций, и, при необходимости, принять меры по предотвращению их проявления, либо сведения риска к минимальному.

4.3.2.4 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.2 «Осуществление изменений» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

• Разработаны и осуществляются ли мероприятия, направленные на выявление изменений в предприятии (или за его пределами), которые могут оказать влияние на БП?

• Осуществляется ли процесс управления рисками, связанными с изменениями в предприятии?

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Рекомендация:** [**А-3.2-1**](#_А-3.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.2-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, РУБП ИКАО (Doc 9859), пп. 3.2, 9.5.5).

Для операторов аэродромов такого требования в законодательстве РФ нет.

При проведении проверки по данному КВП необходимо (и достаточно) руководствоваться рекомендациями, изложенными в графе «Действия при проверке».

**4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

4.3.3.1 Авиация – это стремительно развивающаяся отрасль. Каждый год проводится огромное количество научных исследований, дорабатывается и изменяется нормативно правовая база, меняются условия и объемы эксплуатации воздушного транспорта. Конечно же, это отражается и на безопасности полетов. Система управления безопасностью полетов должна не отставать от всемирного прогресса, изменяясь и совершенствуясь из года в год. Следует признать, что поддержание и постоянное совершенствование СУБП представляет собой непрерывную деятельность, поскольку и сама организация, и ее эксплуатационные условия будут постоянно изменяться [п. 9.5.6.1 РУБП ИКАО (Doc. 9859)].

4.3.3.2 В соответствии с п. 5 (д) Постановления Правительства от 18.11.2014 года № 1215 поставщик услуг принимает решения о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов.

4.3.3.3 Поставщик услуг проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП [Добавление 2, п. 3.3 Приложение 19 к Чикагской конвенции].

4.3.3.4 В случае внесения изменений в СУБП поставщик услуг должен зарегистрировать изменения в соответствующей документации. Это означает, что в документе по СУБП должна быть запись с указанием даты изменения, номера версии документа и ФИО ответственного лица. Например, в руководстве по управлению безопасностью полетов поставщика услуг (или руководстве по СУБП) должен быть лист регистрации поправок и исправлений (рис. 5) с наличием соответствующей записи.



Рисунок 5. Лист регистрации изменений документа (пример)

4.3.3.5 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.3 «Постоянное совершенствование СУБП» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

• Принимаются ли (периодически) решения поставщиком услуг о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов? Изменяется (совершенствуется) ли СУБП поставщика услуг?

• Зарегистрированы ли такие изменения в соответствующей документации?

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-3.3-1**](#_А-3.3-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.3-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 5 (д).

Внедрение данного условия КВП определяется записями, подтверждающими, что СУБП меняется, совершенствуется в соответствии с изменениями в предприятии.

**4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов**

**4.4.0 Основные положения**

4.4.0.1 Компонент 4 «Популяризация вопросов безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «4.1 Подготовка кадров и обучение» и «4.2 Обмен информацией о безопасности полетов».

4.4.0.2 Популяризация вопросов безопасности полетов способствует формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и помогает достигать поставленных поставщиком обслуживания целей в области безопасности полетов путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации [9.6.1][[6]](#footnote-6).

4.4.0.3 Старшее руководство играет ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации [9.6.1].

4.4.0.4 Эффективное управление безопасностью полетов невозможно реализовать исключительно "по команде" или благодаря механическому следованию политике и процедурам. Популяризация безопасности полетов оказывает влияние на поведение как лиц, так и организаций и дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов [9.6.2].

4.4.0.5 Поставщику обслуживания следует внедрить и осуществлять процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Сюда входят четкие стратегические указания руководства организации и возможность представления информации "снизу-вверх", поощряющую всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов [9.6.3].

4.4.0.6 В Приложении 19 содержится требование о том, что "поставщик услуг разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП". Кроме того, в нем есть также следующее требование: "рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП". Руководитель, ответственный за обеспечение безопасности полетов, отвечает за наличие соответствующей программы подготовки персонала. Сюда входит предоставление надлежащей информации об обеспечении безопасности полетов, относящейся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов. Программа включает требования к начальной подготовке и периодической переподготовке в целях сохранения профессиональных навыков [9.6.4.1].

4.4.0.7 Наличие сотрудников, подготовленных и квалифицированных для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, независимо от их положения в организации, является показателем приверженности руководства принципам эффективной СУБП [9.6.4.1].

4.4.0.8 Начальная подготовка в области обеспечения безопасности полетов касается, как минимум, следующих вопросов:

а) политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

б) обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов;

в) основных принципов управления риском для безопасности полетов;

г) систем представления данных о безопасности полетов;

д) процессов и процедур организации, связанных с СУБП;

е) человеческого фактора [9.6.4.1].

4.4.0.9 Переподготовку в области обеспечения безопасности полетов следует сосредоточить на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП, при этом следует освещать любые конкретные проблемы обеспечения безопасности полетов, актуальные для организации, и извлеченные уроки [9.6.4.2].

4.4.0.10 Программу подготовки следует составить с учетом потребностей, связанных с ролью лица в СУБП. Например, подготовка руководителей, участвующих в работе комитетов по вопросам обеспечения безопасности полетов в организации, будет по уровню и глубине превосходить подготовку персонала, непосредственно участвующего в предоставлении организацией продукции или услуг. Для сотрудников, не принимающих непосредственного участия в деятельности, может потребоваться только общий обзор СУБП организации [9.6.4.3]. Следует обеспечить прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП. В программе подготовки следует указать содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, старшего руководства и ответственного руководителя [9.6.4.7].

4.4.0.11 В программе подготовки персонала следует указать конкретные обязанности по разработке содержания и календарных планов обучения, а также по ведению учетной документации по подготовке и компетентности в области безопасности полетов [9.6.4.5].

4.4.0.12 Следует провести анализ потребностей в подготовке персонала (TNA),- расшифровать по-русски с тем чтобы обеспечить четкое понимание деятельности, обязанностей сотрудников в отношении обеспечения безопасности полетов, а также имеющихся программ подготовки [9.6.4.4].

4.4.0.13 Как правило, TNA начинается с проведения анализа аудитории, обычно включающего следующие этапы:

а) Каждого сотрудника поставщика обслуживания затронет внедрение СУБП, но не одним и тем же образом и не в одной и той же степени. Следует определить группы, на которые делятся все сотрудники, и охарактеризовать их отношение к процессам управления безопасностью полетов, исходной и результирующей информации, и в особенности к обязанностям по обеспечению безопасности полетов. Эту информацию следует включить в должностные инструкции и описания функций сотрудников. Как правило, выявляются группы сотрудников со сходными потребностями в обучении. Поставщику обслуживания следует рассмотреть вопрос о целесообразности распространения этого анализа на сотрудников внешних взаимодействующих организаций.

б) Определить знания и навыки, необходимые для выполнения каждой конкретной обязанности в области обеспечения безопасности полетов и требуемые для каждой группы сотрудников.

в) Провести анализ для выявления дистанции между теми знаниями и навыками в области обеспечения безопасности полетов, которые имеются у сотрудников, и теми, которые необходимы для эффективного исполнения ими своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов.

г) Определить оптимальный подход к приобретению знаний и навыков для каждой группы в целях разработки программы подготовки персонала в соответствии с тем, какое участие принимает каждое лицо или группа в процессе управления безопасностью полетов. В программе обучения следует учесть постоянные потребности персонала в знаниях и компетентности в области безопасности полетов; как правило, эти потребности удовлетворяются посредством проведения программы переподготовки [9.6.4.4].

4.4.0.14 Важно также определить подходящую методику проведения подготовки. Главная цель заключается в том, чтобы по прохождении подготовки сотрудники были компетентны для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Как правило, важнейшим соображением является наличие компетентных преподавателей; их приверженность принципам, навыки преподавания и экспертные знания в области управления безопасностью полетов будут оказывать существенное воздействие на эффективность проводимой подготовки [9.6.4.5].

4.4.0.15 Программу подготовки следует периодически пересматривать на предмет соответствия установленным целям обучения и актуальности. При выполнении проверок программы подготовки следует использовать информацию об обязанностях персонала в отношении СУБП, которые определил поставщик услуг [9.6.4.7].

4.4.0.16 Ответственному руководителю и старшим руководителям следует пройти особую подготовку, включающую следующие темы:

а) специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;

б) важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;

в) приверженность руководства;

г) распределение ресурсов;

д) популяризация вопросов политики в области обеспечения безопасности полетов и СУБП;

е) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

ж) эффективный обмен информацией между подразделениями;

з) цель в области обеспечения безопасности полетов, целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов и пороговые уровни;

и) политика дисциплинарных мер [9.6.4.8].

4.4.0.17 Главная цель программы подготовки в области безопасности полетов заключается в том, чтобы обеспечить сохранение компетентности сотрудниками всех уровней организации для выполнения своих функций в области обеспечения безопасности полетов; поэтому профессиональные навыки сотрудников должны проверяться на регулярной основе [9.6.4.9].

4.4.0.18 Поставщику обслуживания следует обеспечить наличие и хранение документов по учету обучения и документов, подтверждающих прохождение обучения.

4.4.0.19 Поставщику обслуживания следует доводить до сведения всего соответствующего персонала цели и процедуры СУБП. Необходима стратегия обмена информацией, позволяющая осуществлять этот обмен оптимальным способом, основанным на функциях сотрудника и имеющейся у него необходимости получать информацию, связанную с обеспечением безопасности полетов. Это может быть реализовано посредством писем электронной почты интернет порталов [CAP-15]- Это нужно в тексте пояснить, информационных писем, уведомлений, информационных плакатов, бюллетеней, брифингов, внутрикорпоративной сети (Интранет) или курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов [9.6.5.1].

4.4.0.20 Руководителю, ответственному за обеспечение безопасности полетов, следует обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций [9.6.5.1].

4.4.0.21 Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

а) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП. Это хороший способ популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

б) распространение информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов. Информация, критически важная для безопасности полетов – это конкретная информация, связанная с такими проблемами обеспечения безопасности полетов и риском для безопасности полетов, из-за которых организация может оказаться подверженной риску для безопасности полетов. Это может быть информация о безопасности полетов, полученная из внутренних или внешних источников, таких как извлеченные уроки, или связанная со средствами контроля риска для безопасности полетов. Поставщик услуг определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;

в) повышение осведомленности о новых средствах контроля риска и корректирующих мерах. Риски для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик услуг, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях, идет ли речь о выявлении нового риска для безопасности полетов или об изменениях в средствах контроля риска для безопасности полетов, должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;

г) предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов. При обновлении процедур обеспечения безопасности полетов важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;

д) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников к выявлению факторов опасности и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;

е) обеспечение обратной связи. Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем [9.6.5.1].

4.4.0.22 Поставщикам обслуживания следует рассмотреть вопрос о необходимости передачи какой-либо из упомянутой выше информации о безопасности полетов внешним организациям (заказчикам, подрядчикам, субподрядчикам и т.д.) [9.6.5.2].

4.4.0.23 Поставщикам обслуживания следует оценивать эффективность своего обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Это можно осуществить при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП [9.6.5.3].

4.4.0.24 Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов следует проводить на протяжении всего цикла функционирования СУБП, а не только в его начале [9.6.5.4].

**4.4.1 Подготовка кадров и обучение**

4.4.1.1 Для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП отсутствуют. Однако имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.

4.4.1.2 В соответствии с п. 4.1 Стандарта ИКАО и п.9.6.4 РУБП ИКАО поставщику услуг следует выполнять подготовку работников по вопросам СУБП в соответствии с разработанной программой.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-4.1-1**](#_А-4.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-4.1-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (и).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются: «и) обучение и квалификация персонала, в том числе рассмотрение и оценка достаточности подготовки персонала в части выполнения им обязанностей, связанных с обеспечением безопасности полетов, а также системы проверки навыков и знаний для определения уровня квалификации».

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов**

4.4.2.1. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в ВК и Правилах. Также имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.

4.4.2.2. В соответствии с п. 3 статьи 24.1 ВК В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

4.4.2.3. В соответствии с п. 6 Правил поставщик услуг должен представлять в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска, состав и формат которых устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

4.4.2.4. В соответствии с п. 7 (а) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются данные о факторах опасности и риска.

4.4.2.5. В соответствии с п. 7 (д) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются сообщения о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении безопасности полетов, направляемые юридическими и физическими лицами по их инициативе (далее - добровольные сообщения).

4.4.2.6. В соответствии с п. 8 (а) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает данные о факторах опасности и риска - от поставщиков услуг, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов, на бумажных, электронных носителях или посредством информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в формате, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.

4.4.2.7. В соответствии с п. 8 (д) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает добровольные сообщения - в произвольной форме, в том числе с использованием информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", при этом адрес электронной почты с доступом к получению информации только назначенными должностными лицами публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в указанной сети.

4.4.2.8. В соответствии с п. 4.2 Приложения 19 и п.9.6.5 РУБП ИКАО поставщику услуг следует разработать и применять официальные средства обмена информации о БП.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**А-4.2-1**](#_А-4.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. А-4.2-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (г).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

г) реализация СУБП, включая средства, методы и процедуры эффективной передачи сообщений, касающихся безопасности полетов, и обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

**Требование:** [**А-4.2-2**](#_А-4.2-2)

Проверка осуществляется согласно п. А-4.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 6 (КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных).

Проверяющему необходимо убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс представления данных о факторах опасности и риска в ФАВТ в соответствующей документации.

Внедрение данного требования в деятельность оператора аэродрома определяется наличием подтверждающей документации (письма, рассылки, отчеты и т.д.) о выполнении представления данных о факторах опасности и риска в ФАВТ.

**Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах**

1. Федеральный [закон](consultantplus://offline/ref=9042DA77D4905F241379A90862C4116B8112DBB40E9ADD8662B0B5318322lDG) от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – ВК РФ).
2. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими») (далее – Постановление Правительства от 18.11.2014 № 1215 или «Правила»).
3. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (ПРАПИ-98).
4. Федеральные авиационные правила ««Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №286 (далее – ФАП-286).
5. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление Безопасностью Полетов // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание второе, 2016. – 44 с.
6. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Doc 9859: утв. Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание четвертое, 2018. – 218 с.
7. IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO). Standards Manual,Effective February 2018, 7th Edition.
8. IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO) Guidelines on auditing a Safety Management System, Effective July 2016, Based on GOSM 5th Edition.

**Методические рекомендации территориальным органам Росавиации**

**по проверкам СУБП поставщиков услуг**

**Часть III.Организации по техническому обслуживанию**

**Оглавление**

[Список используемых сокращений 3](#_Toc26399978)

[Раздел 1 Общие положения 4](#_Toc26399979)

[1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения 4](#_Toc26399980)

[1.2 Структура методических рекомендаций 4](#_Toc26399981)

[1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП 6](#_Toc26399982)

[1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству 10](#_Toc26399983)

[Раздел 2 Контрольные вопросы проверки Организации по ТО 12](#_Toc26399984)

[2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 12](#_Toc26399985)

[2.1.1 Обязательства руководства 12](#_Toc26399986)

[2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов 14](#_Toc26399989)

[2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 17](#_Toc26399993)

[2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 20](#_Toc26399998)

[2 1.5 Документация по СУБП 22](#_Toc26400001)

[2.2 Управление рисками для безопасности полетов 25](#_Toc26400005)

[2.2.1 Выявление факторов опасности 25](#_Toc26400006)

[2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 29](#_Toc26400011)

[2.3. Обеспечение безопасности полетов 33](#_Toc26400016)

[2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов 33](#_Toc26400017)

[2.3.2 Осуществление изменений 37](#_Toc26400022)

[2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 38](#_Toc26400024)

[2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов 39](#_Toc26400026)

[2.4.1 Подготовка кадров и обучение 39](#_Toc26400027)

[2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов 40](#_Toc26400029)

[Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке 42](#_Toc26400032)

[Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему 46](#_Toc26400033)

[4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 46](#_Toc26400034)

[4.1.1 Обязательства руководства 46](#_Toc26400035)

[4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов 50](#_Toc26400038)

[4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 53](#_Toc26400042)

[4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 55](#_Toc26400047)

[4.1.5 Документация по СУБП 58](#_Toc26400050)

[4.2 Управление рисками для безопасности полетов 61](#_Toc26400054)

[4.2.0 Основные положения 61](#_Toc26400055)

[4.2.1 Выявление факторов опасности 64](#_Toc26400056)

[4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 67](#_Toc26400061)

[4.3 Обеспечение безопасности полетов 70](#_Toc26400066)

[4.3.0 Основные положения 70](#_Toc26400067)

[4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов 70](#_Toc26400068)

[4.3.2 Осуществление изменений 75](#_Toc26400073)

[4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 77](#_Toc26400075)

[4.4. Популяризация вопросов безопасности полетов 79](#_Toc26400077)

[4.4.0 Основные положения 79](#_Toc26400078)

[4.4.1 Подготовка кадров и обучение 84](#_Toc26400079)

[4.4.2.Обмен информацией о безопасности полетов 89](#_Toc26400081)

[Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах 93](#_Toc26400083)

**Список используемых сокращений**

|  |  |
| --- | --- |
| АП – | Авиационное происшествие |
| АППП | Анализ потребностей в подготовке персонала |
| АУЦ – | Авиационный учебный центр |
| БП – | Безопасностью полетов |
| ВК – | Воздушный кодекс |
| ВС – | Воздушное судно |
| ВПП – | Взлетно-посадочная полоса |
| ГА – | Гражданская авиация |
| ИКАО – | Международная организация гражданской авиации |
| КВП – | Контрольный вопрос проверки |
| МР – | Методические рекомендации |
| МТУ – | Межрегиональное территориальное управление Росавиации |
| ПРАПИ-98 | - Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов |
| РУБП – | Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc. 9859) |
| РФ – | Российская Федерация |
| СДС – | Система добровольных сообщений |
| СУБП – | Система управления безопасностью полетов |
| ТО – | Техническое обслуживание |
| ФАВТ – | Федеральное агентство воздушного транспорта |
| ФАП – | Федеральные авиационные правила |
| ФО – | фактор опасности |
| IATA – | International Air Transport Association (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта) |
| ICAO – | International Civil Aviation Organization (Международная организация ГА) |
| SARPs – | Standard and Recommended Practices (Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО) |

**Раздел 1 Общие положения**

Данный раздел содержит положения, являющиеся общими для методических рекомендаций по проведению проверок следующих поставщиков услуг:

1. осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее - Эксплуатанты);
2. операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации (далее – Операторы аэродромов);
3. осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов (далее –Организации по ТО);
4. образовательных организаций и организаций, осуществляющих подготовку пилотов гражданских ВС (далее – Авиационные учебные центры - АУЦ).

В настоящем издании методических рекомендаций (далее – МР) используются нормативные акты воздушного законодательства Российской Федерации, приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, технические руководства и циркуляры ИКАО, документы IATA и других международных организаций, с учетом изменений, действующих на момент утверждения методических рекомендаций.

Конкретные перечни нормативных документов, используемых в методических рекомендациях по проверкам каждого поставщика услуг, приведены в разделах 5 МР.

**1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения**

1.1.1 Методические рекомендации по проведению проверки поставщика услуг разработаны с целью предоставить проверяющему перечень контрольных вопросов и указаний или рекомендаций по их использованию для обеспечения полноценной проверки соответствия системы управления безопасностью полетов (СУБП) требованиям воздушного законодательства РФ, а также для оценки эффективности СУБП с учетом уровня внедрения лучших международных практик в области управления безопасностью полетов (БП).

1.1.2 Структура МР описана в п. 1.2.

1.1.3 Проверка СУБП проводится в рамках проверки поставщика услуг на соответствие сертификационным требованиям в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Российской Федерации. Проверка выполняется с использованием контрольных вопросов проверки (далее - КВП), содержащихся в настоящих МР.

1.1.4 Принципы формирования и использования КВП поясняются в 1.3.

**1.2 Структура методических рекомендаций**

1.2.1 Структурно МР состоят из 4-частей:

* Часть I Эксплуатанты;
* Часть II Операторы аэродромов;
* Часть III Организации по ТО;
* Часть IV Авиационные учебные центры.

Каждая часть состоит из пяти разделов:

* Раздел-1 Общие положения;
* Раздел-2 Контрольные вопросы проверки;
* Раздел-3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке;
* Раздел-4 Дополнительные рекомендации;
* Раздел-5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах.

1.2.2 Раздел 1 «Общие положения» каждой части является универсальным и одинаковым во всех частях МР. Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержат контрольные вопросы и дополнительные рекомендации по проведению проверки, разработанные применительно к каждому из поставщиков услуг с учетом соответствующих нормативных документов и особенности их деятельности.

1.2.3 Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» каждой из частей содержит КВП для соответствующего поставщика услуг и ссылки на документы российского или международного законодательства, применительно к виду деятельности поставщика услуг.

1.2.4 В разделе 3 приведены указания по подведению итогов проверки и оформлении ее результатов.

1.2.5 Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержит рекомендации, которые проверяющий может использовать для более полной, детальной и объективной оценки соответствия СУБП поставщика услуг положениям данного КВП.

1.2.6 В разделе 5 приведен список нормативных документов, которые должны использоваться при проведении проверки данного поставщика услуг.

1.2.7 В МР реализован подход к оценке СУБП, принятый в международной практике: Оценка проводится по каждому элементу концептуальных рамок СУБП ИКАО. Согласно Приложению 19 к Конвенции о международной ГА концептуальные рамки содержат 4 компонента и 12 элементов.

|  |  |
| --- | --- |
| **Компонент 1** | **1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов** |
| Элементы | 1.1. Обязательства руководства. |
| 1.2. Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов. |
| 1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов. |
| 1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки. |
| 1.5. Документация по СУБП. |
| **Компонент 2** | **2. Управление рисками для безопасности полетов.** |
| Элементы | 2.1. Выявление источников опасности. |
| 2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов. |
| **Компонент 3** | **3. Обеспечение безопасности полетов.** |
| Элементы | 3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов. |
| 3.2. Осуществление изменений. |
| 3.3. Постоянное совершенствование СУБП. |
| **Компонент 4** | **4. Популяризация вопросов безопасности полетов.** |
| Элементы | 4.1. Обмен информацией о безопасности полетов. |
| 4.2. Подготовка кадров и обучение. |

1.2.8 Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и раздел 4 «Дополнительные рекомендации» разделены на подразделы и параграфы, имеющие названия, которые соответствуют компонентам (подразделы) и элементам (параграфы) концептуальных рамок СУБП ИКАО.

1.2.9 Каждый параграф Раздела 2 «Контрольные вопросы проверки» содержит КВП, используемые при проверке конкретного элемента СУБП.

1.2.10 В соответствующих параграфах раздела 4 «Дополнительные рекомендации» содержатся дополнительные рекомендации по проведению проверки в рамках КВП.

1.2.11 Для удобства использования каждый КВП и соответствующие ему дополнительные рекомендации имеют перекрестные гиперссылки.

1.2.12 В начале каждого подраздела и каждого параграфа Раздела 4 приводится кратко основное содержание компонента и элемента в соответствии с SARPs и рекомендациями ИКАО, опытом реализации СУБП в авиапредприятиях-поставщиках услуг. Отдельные аспекты СУБП, которые могут вызывать затруднения при разработке и внедрении, и, соответственно, при проверке, поясняются более подробно.

**1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП**

1.3.1 Каждый КВП относится только к одному из элементов СУБП ИКАО.

1.3.2 Применяемые КВП имеют один из двух статусов: «Требование» или «Рекомендация». Проверка должна начинаться с КВП со статусом «Требование».

1.3.3 КВП, имеющие статус «Требование», предназначены для проверки соответствия СУБП поставщика услуг воздушному законодательству РФ. Эти КВП содержат ссылки на нормативные документы ГА РФ. На КВП со статусом «Требование» проверяемый поставщик услуг обязан представить проверяющему соответствующие доказательства выполнения требований воздушного законодательства РФ.

1.3.4 Результаты проверок по КВП со статусом «Требование» используются проверяющим для вывода о соответствии или несоответствии СУБП поставщика услуг сертификационным требованиям. При проведении проверки по КВП со статусом «Требование» проверяющий должен оперировать только ссылками на нормативные правовые акты Российской Федерации.

1.3.5 КВП, имеющие статус «Рекомендация» предназначены для оценки уровня внедрения в СУБП передовых международных практик, прежде всего Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs). Эти КВП содержат ссылки на соответствующие международные документы. Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» проводится, как правило, в отношении тех поставщиков услуг, СУБП которых получила оценку проверяющего «Соответствует». По КВП со статусом «Рекомендация» проверяющий может предложить проверяемому поставщику услуг продемонстрировать реализацию мероприятий и решений, предусмотренных документами ИКАО или других международных организаций, если это применимо для соответствующего поставщика услуг.

1.3.6 Объем проверки по КВП со статусом «Рекомендация» (выборочная или полная проверка) определяется проверяющим в каждом конкретном случае.

1.3.7 Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» может быть проведена в случае, если проверяющий имеет сомнения в достаточности или эффективности реализуемых поставщиком услуг мероприятий, предусмотренных требованиями воздушного законодательства РФ, ссылки на которые включены в КВП со статусом «Требование». В этом случае проверка по КВП со статусом «Рекомендация» используется с целью получения от поставщика услуг дополнительных сведений и доказательств, которые могут быть приняты проверяющим в зачет выполнения требований нормативно-правовых актов, ссылки на которые имеются в КВП со статусом «Требование».

1.3.8 Результаты проверки по КВП со статусом «Рекомендация» используются для повышения общего рейтинга (оценки эффективности) СУБП поставщика услуг (см. пункт 1.3.5 МР) и планирования будущих проверок поставщика услуг в соответствии с законодательством РФ.

1.3.9 Структура КВП, единая для всех поставщиков услуг, приведена на рис. 1.

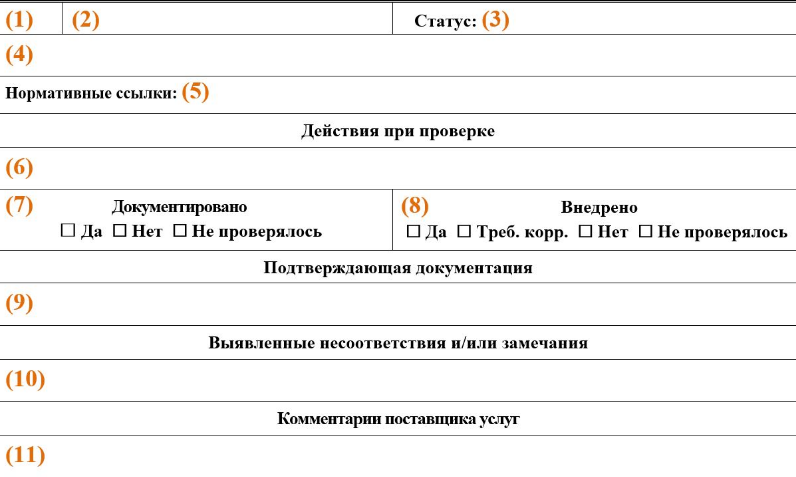


Рисунок 1. Структура КВП.

Поле 1 – Порядковый номер КВП по сквозной нумерации КВП данного поставщика услуг;

Поле 2 –Уникальный индекс КВП (см. п. 1.3.10);

Поле 3 – Статус КВП («Требование» или «Рекомендация»);

Поле 4 – Основной текст КВП, содержащий краткое описание (сущность) вопроса, подлежащего проверке;

Поле 5 – Ссылки на документы, послужившие основанием КВП. Ссылка содержит сокращенное наименование документа (с учетом перечня документов, приведенного в разделе 5 настоящих МР) и указание на пункт (раздел, подраздел) этого документа;

Поле 6 – Действия при проверке, необходимые для выполнения проверки соответствия данному КВП. В этом поле проводится краткий перечень действий (мероприятий, решений), которые должен (может) предпринять поставщик услуг в рамках СУБП, и по которым ожидается оценка со стороны проверяющего. В конце поля содержится гиперссылка на дополнительные рекомендации проверяющему по проведению проверки;

Поле 7 – Отметка проверяющего по факту документирования условия КВП;

Поле 8 – Отметка проверяющего по факту внедрения условия КВП;

Поле 9 – Ссылки на документы поставщика услуг, подтверждающие выполнение требования или рекомендации КВП (заполняется проверяющим). Поле не должно содержать формального перечисления принятых поставщиком документов. Каждая ссылка на документ должна сопровождаться комментарием проверяющего, точно указывающим на то, что проверяемый вопрос был изучен и представлены доказательства выполнения;

Поле 10 – Текст по факту выявления несоответствий или замечаний проверяющего (заполняется проверяющим). Каждое замечание должно сопровождаться комментарием, содержащим доказательства того, что поставщиком услуг не выполняется соответствующее требование (рекомендация);

Поле 11 - Комментарий поставщика услуг по существу проверки по данному КВП (заполняется поставщиком услуг).

1.3.10 Каждый КВП имеет уникальный буквенно-цифровой индекс, как показано на рисунке 2.

**Э-ОЛР-1.5-1**

Рисунок 2. Формирование индекса КВП

1. Первая буква указывает тип поставщика услуг: Э – эксплуатант, А – оператор аэродрома, Т – организации по ТО, У – АУЦ.
2. КВП эксплуатантов имеют дополнительные индексы в связи с наличием «сквозных требований» - описывающих внедрение СУБП во все аспекты деятельности:

Э-ОЛР – «Организация летной работы»;

Э-ДСП – «Диспетчерское обеспечение полетов»;

Э-ПЛГ – «Поддержание летной годности»;

Э-КАБ - «Организация работы кабинного экипажа»;

Э-ОНО - «Организация наземного обслуживания»;

Э-ОГП - «Организация грузовых перевозок».

1. Следующие за буквами цифры (3) имеют следующее значение.

Первая цифра обозначает принадлежность КВП к компонентам, а вторая к элементам СУБП (см. таблицу в пункте 1.2.7 МР).

1. Четвертая цифра указывает порядковый номер КВП, относящийся к данному элементу.

Например, если КВП имеет индекс Э-ОЛР-1.5-1 означает, что это КВП относится к проверке организации летной работы эксплуатанта, относящийся к первому компоненту «Политика и цели обеспечения БП», к пятому элементу «Документация по СУБП» этого компонента, это первый по порядку КВП.

**1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству**

1.4.1 В процессе оценки выполнении каждого конкретного КВП проверяющий должен знакомиться с методами, системами или процедурами, которые поставщик услуг использует или намеревается использовать для обеспечения соблюдения правил, требований, положений руководств, наличие которых является обязательным (например, руководство по производству полетов, руководство по деятельности и т.п.). Основная цель проверки функционирования СУБП – подтвердить соблюдение и эффективность принятых поставщиком услуг методов, систем или процедур для демонстрации соблюдения им требований нормативных правовых актов Российской Федерации и достижения целевых уровней безопасности полетов.

Для этих целей проверяющий должен использовать такие формы контроля, как изучение представленных поставщиком услуг документов, осмотры воздушных судов и объектов инфраструктуры, проведение собеседований с работниками поставщика услуг. Могут быть использованы другие формы контроля, позволяющие получать объективные данные об эффективности СУБП проверяемого поставщика услуг (например, изучение статистических данных, получение и изучение документов от других организаций, чья деятельность связана с проверяемым поставщиком услуг; активность участия поставщика услуг в национальных или международных объединениях по вопросам безопасности полетов и т.п.).

Дополнительные пояснения и рекомендации по проверке включены раздел 4 МР.

1.4.2 Выполнение требования или рекомендации оценивается по двум параметрам; «Документировано» и «Внедрено».

1.4.3 Требование или рекомендация считается документированной, если поставщик демонстрирует выполнение всех нижеперечисленных положений:

а) в нормативных документах поставщика услуг четко прописана обязательность выполнения данного требования или рекомендации;

б) указаны должностные лица, ответственные за их выполнение;

в) документ утвержден в установленном порядке и является действующим,

г) документ оформлен в соответствии с принятым поставщиком стандартом оформления локальных нормативных актов;

д) содержание документа доведено до работников в части касающейся.

1.4.4 Требование или рекомендация считается полностью внедренной, если поставщик услуг может подтвердить их выполнение в полном объеме с помощью документов, протоколов, отчетов по выполненным мероприятиям и т.д., а также продемонстрировать выполнение требуемой процедуры СУБП на реальном примере.

1.4.5 Требование или рекомендация считается частично внедренной и требуется корректировки, если выполнение требования или рекомендации обеспечивается по оценке проверяющего не менее, чем на 50%, при условии, что все требования (рекомендации) документированы.

1.4.6 Оценка соответствия требованию или рекомендации осуществляется по единому алгоритму в соответствии с таблицей 1.

**Таблица 1 Критерии оценки соответствия требованиям и рекомендациям**

|  |  |
| --- | --- |
| **Степень выполнения требования/рекомендации** | **Оценка соответствия** |
| Документировано, внедрено | Соответствует |
| Документировано, внедрено частично, требует корректировки | Соответствует, требует корректировки |
| Документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Внедрено, не документировано | Не соответствует |
| Не документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Не проверялось | Не учитывается в оценке |

1.4.7 Указания по оформлению результатов проверки, оценке эффективности СУБП и оформлению отчета по проверке приведены в Разделе 3.

**Раздел 2 Контрольные вопросы проверки Организации по ТО**

**2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

**2.1.1 Обязательства руководства**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п.1.1.1. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что Политика в области БП:   1. отражает цели обеспечения БП (цели обеспечения ТО могут быть установлены в отдельном документе); 2. отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полетов, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов; 3. отражает обязательство соблюдать нормативно-правовые требования и стандарты; 4. содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов; 5. включает процедуры отчетности в области безопасности полетов; 6. четко указывает, какие виды поведения при осуществлении авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры; 7. содержит сведения о системе представления данных о безопасности полетов, с тем чтобы поощрять представление информации о проблемах безопасности полетов; 8. подписана ответственным руководителем организации; 9. доводится до сведения всех сотрудников организации. ([**MP**](#_Рекомендация:_Т-1.1-1рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.1-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО организует периодический пересмотр Политики в области БП на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности организации по ТО. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п.1.1.1. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие сведений о периодическом пересмотре Политики в области БП и выполнение организацией по ТО процесса внесения изменений/актуализации документа. 2. Проверке подлежат проведенные ревизии документа, сроки пересмотра документации в соответствии с требованиями системы контроля качества организации по ТО, и т.д.([**MP**](#_Рекомендация:_Т-1.1-2рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.2-1** | **Статус:** Требование |
| На должностных лиц организации по ТО возложены обязанности по организации и обеспечению функционирования СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие у организации по ТО документов, определяющих:  - организационную структуру, утвержденную руководством организации по ТО;  - функциональное и непосредственное подчинение;  - должностных лиц из числа руководителей, обеспечивающих функции управления БП;  - документацию с описанием ответственности руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование СУБП по аспектам деятельности, связанным с ТО ВС.  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП. ([**MP**](#_Требование:_T-1.2-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.2-2** | **Статус:** Рекомендация |
| В организации по ТО назначен руководитель организации, который несет окончательную ответственность за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП имеет полномочия для распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования СУБП. 2. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем организации своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению БП, приказы, указания и т.д.). Документ(ы) должен(-ны) содержать сведения о том, что руководитель имеет полномочия для обеспечения планирования и распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП. 3. Подтверждение выполнение положений данной карты может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. ([**MP**](#_Рекомендация:_T-1.2-2рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.2-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО назначает руководителей, которые в рамках своей непосредственной деятельности имеют полномочия принимать решения относительно приемлемости рисков для БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5.9. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Документ(ы) содержит(ат) сведения о том, что в руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для БП. 2. В СУБП есть документальные доказательства (например, сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению БП, анализы рисков и т.д.) и отметки о том, что руководители организации по ТО принимают решение относительно приемлемости рисков для БП.([**MP**](#_Рекомендация:_T-1.2-3рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.3-1** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО назначает лицо руководящего персонала, ответственного за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-285, п. 43, 63 | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организационно-распорядительной документации организации по ТО, имеются сведения о назначении лица (руководителя), ответственного за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов. 2. Руководитель по управлению безопасностью полетов подчиняется непосредственно руководителю организации по ТО. 3. Имеются отметки об ознакомлении лица (руководителя) по управлению безопасностью полетов с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. 4. Есть документальные подтверждения об исполнении руководителем организации по ТО своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). ([**MP**](#_Требование:_T-1.3-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.3-2** | **Статус:** Требование |
| Назначенный руководящий персонал, ответственный за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов, имеет практический опыт и прошел подготовку. | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-285, п. 44 | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организации по ТО установлен перечень требований к подготовке персонала, занимающих должности, связанные с обеспечением БП. 2. Проверяется наличие сведений, подтверждающих квалификационные требования руководителя в области управления безопасностью полетов. ([**MP**](#_Требование:_T-1.3-2т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.3-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО учреждает комитет по вопросам безопасности полетов, поддерживающий функции СУБП во всей организации. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 1.3.; РУБП ИКАО п. 9.3.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Имеется документ об учреждении комитета. 2. Определен состав участников комитета. 3. Установлена периодичность проведения заседаний комитета. 4. Установлены функциональные обязанности комитета. 5. У организации по ТО есть документальные подтверждения об исполнении комитета своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению БП, приказы, указания, протоколы заседания и т.д.). ([**MP**](#_Рекомендация:_T-1.3-4рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.4-1** | **Статус:** Требование |
| У организации по ТО разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п. 2.3 и п.3.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организации по ТО разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. 2. Инструкция соответствует организационной структуре организации по ТО. 3. Инструкция согласована с Росавиацией (или территориальным органом Росавиации). 4. Имеются отметки об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии и инциденте. ([**MP**](#_Требование:_T-1.4-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.4-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО обеспечивает разработку плана мероприятий на случай аварийной обстановки, обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, связанным с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией при ТО ВС. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложения 19, Добавление 2, п.1.4; РУБП ИКАО п.9.3.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организации по ТО разработан и утвержден План действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования организации по ТО в случае возникновения чрезвычайной ситуации. 2. План действий на случай аварийной обстановки отвечает следующим условиям:   - содержать классификацию чрезвычайной ситуаций;  - описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения чрезвычайной ситуаций;  - соответствовать организационной структуре организации по ТО;  - способствовать централизации руководства и координации всей деятельности организации в случае чрезвычайной ситуаций ситуации;  - содержит перечень типовых инструкций по действиям персонала, включая взаимодействие с заказчиками, подрядчиками и субподрядчиками;  - обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в чрезвычайной ситуации;   1. План действий предусматривает проведение периодических тренировок действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. 2. Имеются отметки об ознакомлении руководителей с Планом действий на случай аварийной обстановки. ([**MP**](#_Рекомендация_T-1.4-2рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2 1.5 Документация по СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.5-1** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО создает систему документации, в соответствии с которой функционирует СУБП, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.  Перечень документации по системе управления безопасностью полетов содержит в себе:  а) обязанности должностных лиц организации по ТО по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;  б) перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;  в) источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;  г) порядок выявления факторов опасности;  д) порядок сбора данных о факторах опасности;  е) порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска для БП;  ж) порядок разработки мероприятий по снижению риска для БП;  з) порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска для БП.  и) порядок оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организации по ТО разработан и утвержден перечень документов, включающих в себя процессы и процедуры функционирования СУБП. 2. Документация по СУБП соответствует масштабам деятельности организации по ТО (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации организации по ТО). 3. Перечень документации описывает все компоненты системы управления безопасностью полетов в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215. 4. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 5. Имеются отметки об ознакомлении работников с документацией по СУБП. 6. Документация по БП хранится в местах (в том числе в электронном виде), доступных для работников организации по ТО.([**MP**](#_Требование_У-1.5-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.5-2** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО разрабатывает и утверждает распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию СУБП (планирование системы управления безопасностью полетов), включающую в себя назначение сотрудников, ответственных за БП, и установление их обязанностей, ответственности и полномочий. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организации по ТО разработана распорядительная документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (например, программа развития СУБП, план внедрения/дальнейшего развития СУБП и т.д.). 2. Документации по планированию актуальна. 3. Планы мероприятий, содержат сведения об ответственных за их исполнение. 4. У организации по ТО функционирует процесс распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение мероприятий. 5. Реализуются мероприятия, принятые организацией по ТО по внедрению /развитию СУБП (например, подтверждающие документы, базы данных по контролю исполнения и т.д.). ([**MP**](#_Требование:_T-1.5-2т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-1.5-3** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО разрабатывает и утверждает руководство по СУБП (РУБП), содержащее в себе описание процесса функционирования СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п.9.3.8. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Убедиться, что в организации по ТО разработано и утверждено собственное РУБП, содержащее в себе описание процесса функционирования СУБП. 2. РУБП находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются отметки об ознакомлении работников с РУБП. ([**MP**](#_Рекомендация:_T-1.5-3рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.2 Управление рисками для безопасности полетов**

**2.2.1 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.1-1** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО осуществляет сбор и обработку данных о факторах опасности, способных негативно отразиться на состоянии БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Документация организации по ТО определяет порядок сбора и обработки факторов опасности. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об факторах опасности и т.д.). 4. Данные по факторам опасности обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней о факторах опасности). 5. У организации по ТО существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) об обнаружении факторов опасности. ([**MP**](#_Требование:_T-2.1-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.1-2** | **Статус:** Рекомендация |
| Процесс выявления факторов опасности организации по ТО основывается на сочетании реагирующих и проактивных методах сбора информации о факторах опасности (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 п.2.1.2. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Документация по СУБП организации по ТО содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности. 2. Данные о факторах опасности организации по ТО собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. В организации по ТО имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. ([**MP**](#_Рекомендация:_T-2.1-2рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| У организации по ТО осуществляется процесс сбора информации посредством системы добровольного представления данных о БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п.9.4.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Документация организации по ТО определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений:   - определены способы подачи сообщений (например, электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. Система добровольных сообщений функционирует (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Выполняется контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.). 4. Обеспечивается надлежащая защита лиц, предоставляющих добровольные сообщения. 5. Обеспечивается конфиденциальность данных, полученных через систему добровольных сообщений. 6. В должностных инструкциях лиц, ответственных за обработку добровольных сообщений, имеются положения о персональной ответственности за разглашение информации о лицах, предоставляющих добровольные сообщения. ([**MP**](#_Рекомендация:_T-2.1-3рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.1-4** | **Статус:** Рекомендация |
| РУБП организации по ТО содержит подробное описание процедур внутренних расследований в области безопасности полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п. 9.3.8.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Документация организации по ТО определяет типы событий, подлежащих внутренним расследованиям, и порядок их проведения: установлены правила формирования комиссии по расследованию, сроки его проведения и формат отчета по расследованию. 2. Документация по проведению внутренних расследований находится в актуализированном состоянии. 3. В организации по ТО имеются подтверждения проведенных расследований, перечень выявленных при этом факторов опасности. ([**MP**](#_Рекомендация:_T-2.1-4рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.2-1** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков для БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска для БП. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что факторы опасности, связанные с состоянием БП проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП при ТО ВС. 3. У организации по ТО определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для БП. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства организации по ТО. ([**MP**](#_Требование:_T-2.2-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.2-2** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска для БП, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков для БП. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что организацией по ТО проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для БП. 3. У организации по ТО определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для БП (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 4. Реализованные мероприятия позволили снизить риски для БП. ([**MP**](#_Требование:_T-2.2-2т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.2-3** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО проводит оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска для БП. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что организацией по ТО осуществляется оценка эффективности мероприятий. ([**MP**](#_Требование:_T-2.2-3т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-2.2-4** | **Статус:** Рекомендация |
| Использование результатов функционирующей Системы контроля качества (СМК) для повышения эффективности процесса управления риском для БП. Внедрение элементов интегрирования систем СУБП и СМК. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО Doc.9859. п. 9.7.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Вопросы интеграции систем СМК и СУБП обсуждались руководством организации по ТО. 2. В РУБП имеются положения, предусматривающие использование результатов процессов СМК (проверки, инспекции, расследования, анализ первопричин, разработка процессов и превентивных мер) в процессе управления риском для БП. 3. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) подтверждают, что элементы интегрирования систем СУБП и СМК внедрены. ([**MP**](#_Рекомендация:_T-2.2-4рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.3. Обеспечение безопасности полетов**

**2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-3.1-1** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. Организация по ТО осуществляет координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента). 2. Специалисты, участвующие в расследовании авиационных происшествий, имеют соответствующую квалификацию. ([**MP**](#_Требование:_T-3.1-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-3.1-2** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО организует проведение разборов, а также учет и анализ авиационных, происходящих в процессе деятельности организации по ТО. | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п. 2.8, 2.10, 3.7, 3.9. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. После завершения расследования авиационных событий организацией по ТО осуществляет разбор обстоятельств, причин и факторов события (имеются отметки об ознакомлении работников с результатами расследования). 2. Организация по ТО осуществляет учет и анализ авиационных событий, происходящих в процессе деятельности организации по ТО:   - разработаны и структурированы формы учета информации об авиационных событиях (в наличии базы данных реестры с информацией по событиям и т.д.);  - проводится контроль исполнения рекомендаций, представленных в отчете по событию.   1. Осуществляется проведение анализа авиационных событий (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. ([**MP**](#_Требование:_T-3.1-3т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-3.1-3** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В организация по ТО разработаны и внедрены количественные показатели уровня БП, установлены целевые и пороговые уровни показателей. 2. Организацией по ТО обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей БП. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей БП (например, протоколы Правления/Комитета, презентации, анализы и т.д.). 3. Показатели уровня БП используются для оценки эффективности функционирования системы управления риском для БП и разработки мероприятий при выходе значений показателей за пороговые уровни. 4. В организации по ТО разработана и утверждена нормативная документация, описывающая порядок оценки показателей БП, на основании которой делается заключение об эффективности функционирования СУБП. 5. Документация находится в актуальном состоянии. 6. Работники ознакомлены с текущим уровнем БП и мероприятиями, направленными на поддержание уровня БП. ([**MP**](#_Требование:_T-3.1-3т_1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-3.1-4** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО осуществляет внутренние проверки функционирования СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО определен процесс проведения проверок функционирования СУБП. 2. Имеется документация (например, отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании СУБП. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.п.).([**MP**](#_Рекомендация:_T-3.1-4рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.3.2 Осуществление изменений**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-3.2-1** | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО осуществляет процесс внесения изменений в СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (д). | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии БП. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Имеется подтверждающая документация с оценкой возможных рисков для БП организации по ТО при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (например, отчеты и анализы по освоению ТО новых типов ВС, оценка риска для БП при изменении организационной структуры компании, и т.п.). 4. По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения.([**MP**](#_Требование:_T-3.2-1т)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-3.3-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО осуществляет поддержание и постоянное совершенствование СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 3.3; РУБП ИКАО п.9.5.6. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению СУБП (например, программы по развитию СУБП, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению СУБП, планы мероприятий и т.п.). ([**MP**](#_Рекомендация:_T-3.3-1рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов**

**2.4.1 Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-4.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| Организация по ТО разрабатывает и выполняет программу подготовки работников в области БП, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию работников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП;  б) объем программы подготовки в области БП соответствует степени участия каждого работника в обеспечении функционирования СУБП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. У организации по ТО разработана(-ы) и утверждена(-ы) руководством программа(-ы) обучения работников в области СУБП (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации организации по ТО по СУБП). 2. Объем подготовки по СУБП должен имеет различия по объему и специфике подготовки (например, наличие разных программ для обучения руководства и работников). 3. У организации по ТО имеются подтверждающие документы о прохождении персоналом организации обучения по СУБП (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.п.). ([**MP**](#_Рекомендация:_T-4.1-1рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Т-4.2-1[[7]](#footnote-7)** | | **Статус:** Требование |
| Организация по ТО представляет в Росавиацию данные о факторах опасности и связанных с ними рисках для БП, состав и формат которых устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 6. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В документах эксплуатанта описан процесс предоставления информации о факторах опасности и связанных с ними рисках в Росавиацию в установленном формате. 2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в Росавиацию (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) | | | |
| **Документировано ☐Да☐Нет☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Т-4.2-2** | **Статус:** Рекомендация |
| В организации по ТО разработан и утвержден процесс обмена информацией о БП и информирование о результатах рассмотрения проблем БП всего заинтересованного персонала с разъяснением причин введения или изменения процедур обеспечения БП. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 4.2; РУБП ИКАО п.9.6.5. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| Получить подтверждение того, что:   1. В документах организации по ТО описан процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе аналитической обработки информации по БП, а также процесс информирования персонала о данных проблемах. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация (протоколы Правления, Комитета, разборов, листы рассылки и т.д.) с отметками о том, что руководство информировано в части состояния БП. 4. В организации по ТО осуществляется реальное информирование персонала по вопросам обеспечения БП (стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.д.). ([**MP**](#_Рекомендация:_T-4.2-2рс)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке**

3.1 В ходе проверки проверяющий отмечает в итоговых таблицах 2, 3, 4 результаты оценок соответствия или несоответствия по каждому КВП.

|  |
| --- |
| **Таблица 2 Соответствие требованиям** |
| |  | | --- | | **Организации по ТО** | | | ☐Т-1.2-1 | | ☐Т-1.3-1 | | ☐Т-1.3-2 | | ☐Т-1.4-1 | | ☐Т-1.5-1 | | ☐Т-1.5-2 | | ☐Т-2.1-1 | | ☐Т-2.2-1 | | ☐Т-2.2-2 | | ☐Т-2.2-3 | | ☐Т-3.1-1 | | ☐Т-3.1-2 | | ☐Т-3.1-3 | | ☐Т-3.2-1 | | ☐Т-4.2-1\* |   \*КВП не применяется до установления Минтрансом России  формата предоставления этих данных |
|  |
| **Таблица 3 Соответствие рекомендациям на основе Стандартов ИКАО** |
| |  | | --- | | **Организации по ТО** | | | ☐Т-1.1-1 | | ☐Т-1.1-2 | | ☐Т-1.2-2 | | ☐Т-1.2-3 | | ☐Т-1.3-3 | | ☐Т-1.4-2 | | ☐Т-2.1-2 | | ☐Т-3.1-4 | | ☐Т-3.3-1 | | ☐Т-4.1-1 | | ☐Т-4.2-2 | |
|  |
| **Таблица 4 Соответствие рекомендациям на основе технических руководств ИКАО и других документов международных организаций** |
| |  | | --- | | **Организации по ТО** | | | ☐Т-1.5-3 | | ☐Т-2.1-3 | | ☐Т-2.1-4 | | ☐Т-2.2-4 | |

3.2 Рекомендуется для удобства дальнейшего использования результатов при составлении итогового документа по результатам проверки СУБП и для расчета коэффициента эффективности СУБП использовать следующие обозначения, проставляя их в строке каждого КВП как для требований, так и для рекомендаций:

«С» - Соответствует;

«СК» - Соответствует, требует корректировки;

«Н» - Не соответствует;

«НП» - Не проверялось.

3.3 На основании Таблицы 2, в которой включены только КВП, имеющие статус «Требование», проверяющий формирует вывод о соответствии или несоответствии СУБП требованиям воздушного законодательства РФ, используя следующий критерий:

Общая оценка по результату проверки «Соответствует» выставляется, если по таблице требований 2 нет ни одной оценки «Не соответствует».

3.4 Проверяющему следует обратить внимание на то, что решение о соответствии СУБП требованиям воздушного законодательства должно приниматься комплексно, с учетом результатов проверок по другим направлениям деятельности поставщика услуг. Необходимо исключать ситуации, когда вывод о соответствии СУБП установленным требованиям противоречит выводам о соблюдении поставщиком услуг требований в других областях деятельности.

При возникновении противоречий:

а) Сделано заключение о несоответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны положительные заключения. Следует обратить внимание проверяющих в других областях проверки на выявленные нарушения в функционировании СУБП и предложить им пересмотреть сделанные выводы, представив соответствующие доказательства и факты.

б) Сделано заключение о соответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны отрицательные заключения. Следует пересмотреть выводы об эффективности СУБП воспользовавшись для этих целей доказательствами и фактами, полученными другими проверяющими.

3.5 На основании таблиц 2, 3, 4 проверяющий заполняет таблицу 5.

**Таблица 5 Данные для расчета коэффициента эффективности СУБП**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Требования | | Рекомендации по Стандартам ИКАО | | Другие рекомендации | |
| Соответствует | ТС |  | РС |  | РР |  |
| Соответствует, требует корректировки | ТК |  | РСК |  | РРК |  |
| Не соответствует | - |  | - |  | - |  |
| Не проверялось | NТН |  | NСН |  | NРН |  |
| Всего | NТ |  | NС |  | NР |  |
| Проверено |  |  |  |  |  |  |

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

ТС – количество соответствий требованиям;

ТК – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

NТ – общее количество требований данного поставщика услуг;

NТН – количество требований данного поставщика услуг, которые не проверялись в ходе данной проверки;

РС – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

РСК – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО с условием необходимых корректировок;

NС – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО;

NСН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО, которые не проверялись в ходе проверки;

РР – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

РРК – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, с условием необходимых корректировок;

NР – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

NРН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, которые не проверялись в ходе проверки.

Расчет коэффициента эффективности СУБП производится по формуле:

3.6 Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблице 6

**Таблица 6 Критерии оценки эффективности СУБП поставщика услуг**

|  |  |
| --- | --- |
| Значения К эфф. | Уровень эффективности СУБП |
| 10-20,0 | Приемлемый |
| 20,1-22,0 | Хороший |
| Более 22,0 | Высокий |

3.7 Результаты оценки эффективности направляются в Управление инспекции по безопасности полетов (УИБП) Росавиации для их учета и анализа. Результаты оценки эффективности СУБП поставщиков услуг используются УИБП Росавиации и отделами инспекции по безопасности полетов (отделами, на которые возложены функции инспекции по безопасности полетов) территориальных органов Росавиации с соблюдением требований Добавления 3 «Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников» Приложения 19.

**Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему**

**4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

**4.1.0 Основные положения**

4.1.0.1 Компонент СУБП политика и цели в области обеспечения безопасности полетов направлен на формирование у поставщика услуг условий для эффективного управления безопасностью полетов. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем формирования политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Решения руководящего состава не должны противоречить основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике.

4.1.0.2 К условиям внедрения данного компонента СУБП в деятельность поставщика услуг относится определение иерархии ответственности за безопасность полетов и описание обязанностей должностных лиц, ответственных за безопасность полетов. Организационная структура должна соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг.

4.1.0.3 Процесс координации и планирования мероприятий на случай аварийной обстановки также является неотъемлемой частью данного компонента СУБП. Основная задача планирования таких мероприятий состоит в обеспечении централизованного руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае возникновения кризисных ситуаций (авиационные события, акты незаконного вмешательства, природные явления и т.д.).

4.1.0.4 В ходе формирования СУБП поставщику услуг необходимо наладить процесс планирования СУБП, в котором определяются мероприятия по внедрению/дальнейшему развитию данной системы, а также определить цели (показатели) в области безопасности полетов.

4.1.0.5 В ходе внедрения данного компонента поставщику услуг необходимо разработать документацию по СУБП, которая должна описывать основные процессы СУБП:

- политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;

- требования к СУБП;

- процессы и процедуры СУБП;

- иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;

- результаты функционирования СУБП.

**4.1.1 Обязательства руководства**

4.1.1.1. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем разработки политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Политика может представлять собой как отдельный документ в системе качества поставщика услуг, так и являться составной частью других документов, входящих в систему управления безопасностью полетов (к примеру: руководства, положения и т.д.).

4.1.1.2 Политика в области БП должна утверждаться руководством компании. Формы утверждения данного документа могут различаться (приказы, указания, распоряжения и т.д.). Руководство компании обязано довести политику до сведения всех работников, осуществляющих свою деятельность в области безопасности полетов (у поставщика услуг имеются в наличии листы ознакомления, отметки в электронных систем учета и т.д.). Рекомендуется, чтобы политика размещалась в общедоступных местах поставщика услуг (в рабочих помещениях, офисах, на корпоративных сайтах, информационных стендах и т.д.).

4.1.1.3 В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что включенные в нее принципы нашли свое практическое применение в деятельности поставщика услуг. При проведении проверки необходимо обратить внимание на следующее:

- каким образом руководство поставщика услуг принимает решения, направленные на обеспечение безопасности полетов;

- исполнение решений руководителя поставщика услуг сопровождается распределением ресурсов;

- действия / решения руководящего состава должны соответствовать основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике;

- если в политике есть сведения о внедрении не карательной среды;

- если в политике содержатся сведения о предоставлении ресурсов, то у поставщика услуг имеются подтверждения о том, что обеспечивается поддержка исполнения мероприятий (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, соблюдение условий труда и т.д.), направленных на обеспечение безопасности полетов (в том числе отсутствие решений, неисполнение которых было связано с отсутствием финансирования со стороны руководящего состава) и т.д.

4.1.1.4 Поставщику услуг рекомендуется включить в политику сведения о функционировании в компании позитивной культуры безопасности полетов. Позитивная культура обеспечения безопасности полетов основывается на следующих составляющих:

- популяризации вопросов безопасности полетов;

- общей осведомленности (как руководства, так и работников) о имеющихся факторах опасности;

- внедрении принципов безопасности полетов во все сферы деятельности поставщика услуг;

- эффективной передаче информации о безопасности полетов;

- разбор ошибок с целью разработки мероприятий, предотвращающих их в будущем.

4.1.1.5 В политику также рекомендуется включить сведения о развитии системы сообщений работников поставщика услуг, как один из эффективных способов получения информации о факторах опасности. Заявления в политике должны указывать на поощрения развития системы представления данных о безопасности полетов. В ходе проведения проверки необходимо обратить внимание, что система представления данных должна состоять как из обязательных докладов работников по вопросам безопасности полетов, так и добровольных сообщений, описывающих факторы опасности, способные негативно отразиться на показателях безопасности полетов поставщика услуг.

Обязательные доклады несут в себе информацию об уже случившихся фактах проявления факторов опасности (инциденты с ВС, повреждения воздушных судов, нарушения, допущенные персоналом поставщика услуг и т.д.). Добровольные сообщения нацелены на получение информации до наступления негативных последствий в области безопасности полетов (ошибки персонала, необходимость доработки процедур/процессов, предложения по улучшению и т.д.). Система сообщений поставщика услуг должна учитывать возможность подачи работником конфиденциальных сообщений (сведения о работнике, подавшем сообщение, не разглашаются). Еще одним условием эффективного функционирования данной системы является предоставление обратной связи работникам по фактам сообщений. Требования по внедрению данной системы подробно описаны во втором компоненте СУБП «Управление факторами риска для безопасности полетов».

4.1.1.6 Поставщику услуг рекомендуется описать в политике сведения, при которых к работникам не будут применяться дисциплинарные меры. В ходе проведения проверки необходимо установить обстоятельства и условия, гарантирующие неприменение дисциплинарных мер по отношению к работникам поставщика услуг (возможно указание таких сведений при описании системы представления данных).

4.1.1.7 В соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО по внедрению данного элемента («Ответственность руководства») поставщику услуг рекомендуется установить цели (показатели эффективности) безопасности полетов. Данные показатели применяются для оценки эффективности функционирования СУБП (относятся к третьему компоненту СУБП «Обеспечение безопасности полетов»).

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Рекомендация:** [**Т-1.1-1**](#_Т-1.1-1)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.1-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 1.1).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Убедиться, что Политика соразмерна масштабу и сложности организационной структуры организации.
3. Убедиться, что Политика ясна всем работникам.
4. Убедиться, что Политика применяется на всех уровнях организации.
5. Убедиться, что руководитель организации ознакомлен с Политикой.
6. Убедиться, что у организации имеются в доступности ресурсы, необходимые для выполнения работ по ТО (финансирование, компетентный персонал в достаточном количестве, инструмент/оборудование, и т.д.).
7. Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации:

1. Как Вы можете кратко изложить Вашу политику обеспечения безопасности, а также ожидаемые результаты функционирования СУБП Вашей организации?
2. Каким образом Вы доводите ожидаемые результаты функционирования Вашей СУБП до сведения организации?
3. Как часто Вы анализируете, до какой степени политика обеспечения безопасности и методика СУБП понимается в Вашей организации? Как Вы оцениваете функционирование СУБП Вашей организации? Каким образом используются данные, полученные в ходе таковой оценки?
4. Каким образом Ваша политика обеспечения безопасности повлияла на формирование Вашей системы управления безопасностью полетов? Приведите пример.

Руководителям структурных подразделений:

1. Какие результаты ожидают увидеть Ваши работники в отношении Вашей работы и функционирования СУБП Вашего подразделения? Каким образом эти предположения доводятся до Вашего сведения. Вы можете охарактеризовать свою роль в формировании Ваших обязательств по обеспечению безопасности и критериев оценки функционирования СУБП Вашего подразделения?
2. Каким образом Вы доводите до сведения сотрудников Вашего подразделения обязательства по СУБП? Каким образом Вы анализируете, до какой степени в Вашем подразделении понимаются обязательства по СУБП?
3. Каким образом работники участвуют в обеспечении функционирования СУБП?

Работникам:

1. Как Вы думаете, что ожидает от Вас руководство в отношении функционирования СУБП Вашей организации?
2. Как Вы можете охарактеризовать вклад руководства в четкое функционирование СУБП?
3. Каким образом руководство объясняет Вам связь между политикой обеспечения БП и проектами по обеспечению БП?

**Рекомендация:** [**Т-1.1-2**](#_Т-1.1-3)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п.1.1.1).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверяется наличие сведений о периодическом пересмотре Политики в области БП и выполнение организацией по ТО процесса внесения изменений/актуализации документа.
3. Проверке подлежат проведенные ревизии документа, сроки пересмотра документации в соответствии с требованиями системы контроля качества организации по ТО, и т.д.

**4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

4.1.2.1 Поставщику услуг следует назначить руководителя, который независимо от других выполняемых функций несет ответственность за внедрение и обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов.

В ходе проведения проверки необходимо установить, в каком из распорядительных документов поставщика услуг (либо перечень документации) приводится информация об ответственности руководителя за состояние СУБП. Перечень таких сведений может содержаться в контрактах (если руководитель осуществляет свою деятельность по контракту/договору), положениях, уставах, рабочих инструкциях, руководствах, а также документации по системе управления безопасности полетов и т.д. Представленная документация должна находиться в актуальном состоянии.

Соблюдение данных требований возможно лишь при практическом внедрении процесса принятия руководителем решений в области СУБП. При проверке поставщику услуг необходимо будет представить какие-либо документально оформленные решения руководителя по вопросам безопасности полетов (могут быть изложены в протоколах правлений, заседаний совещательных органов по управлению безопасностью полетов, приказах, указаниях, распоряжения и т.д.), а также результаты их исполнения.

4.1.2.2 В целях развития СУБП поставщикам услуг следует учитывать рекомендуемую практику ИКАО по уточнению процесса обеспечения руководством необходимых условий для функционирования процесса обеспечения безопасности полетов. Руководство поставщика услуг наделяется для этого полномочиями по обеспечению ресурсами (людские ресурсы, финансовые ресурсы и т.д.). Подтверждением внедрения данной рекомендуемой практики служит наличие у поставщика услуг решений руководителя о выделении средств и информации об исполнении таких мероприятий.

4.1.2.3 Поставщику услуг необходимо разработать четкую структуру, которая будет соответствовать масштабу деятельности организации, а также определить обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. В ходе проверки необходимо установить, что все руководители ознакомлены с данными обязанностями (есть отметки об ознакомлении и т.д.).

4.1.2.4 Одним из условий эффективного функционирования СУБП поставщика услуг является внедрение процесса принятия решений о приемлемости рисков со стороны руководителей. В ходе проведения проверки поставщику услуг необходимо представить документальные доказательства о существовании на практике процесса оценки приемлемости рисков.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**T-1.2-1**](#_Т-1.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.2-3 в соответствии с п. 3 (а) Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

1. Рекомендации проверяющему.
2. Опросить руководителей структурных подразделений и работников о их ответственности и обязанностях в рамках СУБП.
3. Убедится в активном участии руководства в СУБП.

**Рекомендация:** [**T-1.2-2**](#_Т-1.2-2)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.2-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Получить подтверждение того, что руководитель организации имеет полномочия для обеспечения достаточных ресурсов.
3. Получить подтверждение того, что руководитель организации принимает решения в отношении приемлемости/неприемлемости рисков.

Убедиться, что деятельность по ТО ВС приостанавливается в случае неприемлемого риска для БП.

**Рекомендация:** [**T-1.2-3**](#_Т-1.2-4)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.2-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5.9.).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Убедиться в том, что документ(ы) содержит(ат) сведения о том, что в руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для БП.
3. Убедиться в том, что в системе документации по управлению рисками имеются сведения о том, какие риски организация по ТО считает неприемлемыми.
4. Убедиться в том, что в СУБП есть документальные доказательства (к примеру: сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению БП, анализы рисков и т.д.) и отметки о том, что руководители организации по ТО принимают решение относительно приемлемости рисков для БП.

**4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

4.1.3.1 Процесс внедрения и дальнейшего развития системы управления безопасностью полетов необходимо постоянно контролировать. В связи с этим поставщику услуг необходимо назначить должностное лицо, в функции, обязанности и ответственность которого входит контроль функционирования системы управления безопасностью полетов. Одними из основных действий данного руководителя являются:

- координация деятельности структурных подразделений в области управления безопасностью полетов;

- контроль процесса планирования системы управления безопасностью полетов (планы по внедрению СУБП, планы по развитию/дальнейшему внедрению СУБП);

- консультационная поддержка подразделений поставщика услуг по внедрению/дальнейшему развитию СУБП;

- формирование и контроль документации системы управления безопасностью полетов;

- анализ эффективности обеспечения безопасности полетов;

- организация процесса обучения работников поставщика услуг по вопросам управления безопасностью полетов; и т.д.

4.1.3.2 Руководитель, назначаемый на данную должность, должен иметь соответствующую подготовку в области управления безопасностью полетов, в области контроля качества и иметь опыт эксплуатации воздушных судов.

При проведении проверки поставщику услуг необходимы документальные доказательства о назначении такого руководителя, а также документальные свидетельства его непосредственного участия в системе управления безопасностью полетов.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**T-1.3-1**](#_Т-1.3-3)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.3-1 в соответствии с п. 43 и 63 ФАП-285.

1. Рекомендации проверяющему.

При проведении проверки необходимо убедиться, что в организации по ТО назначен руководитель, ответственный за контроль функционирования системы управления безопасностью полетов (организация по ТО представила соответствующую документацию содержащую данные сведения):

1. Убедиться, что руководитель, обеспечивающий внедрение и поддержание функционирования СУБП, прошел подготовку по СУБП.
2. Проверить, каким образом руководитель, обеспечивающий внедрение и поддержание функционирования СУБП, получает информацию о БП из внутренних и внешних источников.
3. Проверить, каким образом руководитель, обеспечивающий внедрение и поддержание функционирования СУБП, участвует в обмене информации о БП с персоналом организации.
4. Убедиться, что рабочая загрузка руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП, позволяет ему полностью выполнять обязанности в рамках СУБП.
5. Проверить наличие достаточности ресурсов у руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП, для проведения расследований событий, анализа информации о БП, ведения пропаганды БП.

**Требование:** [**T-1.3-2**](#_Т-1.3-4т)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.3-2 в соответствии с п. 44 ФАП-285.

1. Рекомендации проверяющему.

Необходимо проверить, что руководитель, ответственный за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов, имеет опыт практической работы в организации выполнения и контроля работ, а также прошел подготовку в области СУБП. Организация по ТО должна продемонстрировать, что проведенная подготовка в области СУБП адекватна выполняемым этим руководителем функциям в организации по ТО.

Необходимо удостовериться, что требования к этому руководителю закреплены в документах организации по ТО и выполняются.

**Рекомендация:** [**T-1.3-3**](#_Т-1.3-4)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.3-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, п.1.3.; РУБП ИКАО п. 9.3.6).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Убедиться, что принятые решения заседаний Комитета доводятся до сведения всех работников организации.
3. Проверить содержание протоколов заседаний Комитета и записей о выполненных мероприятиях по принятым решениям Комитета.
4. Убедится, что на заседаниях Комитета рассматриваются вопросы соответствия деятельности организации целям обеспечения БП и вопросы обеспечения БП.

**4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

4.1.4.1 Поставщики услуг, чья деятельность связана с непосредственной эксплуатацией ВС и обусловлена возможными возникновениями таких событий как авиационные происшествия, инциденты, а также иные чрезвычайные ситуации (акты незаконного вмешательства, катастрофы природного и техногенного характера), должны разработать и утвердить план мероприятий, позволяющий осуществлять координацию действий от аварийной обстановки к штатной ситуации.

Главной целью такого плана является распределение обязанностей ответственных лиц и описание их действий, направленных на возобновление «нормальной» деятельности поставщика услуг. Работники должны быть ознакомлены с перечнем мероприятий, который они обязаны выполнять в случае возникновения аварийной ситуации.

4.1.4.2 Поставщику услуг следует осуществлять процесс подготовки всего спектра работников к действиям по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций, в том числе путем проведения соответствующих тренировок.

План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:

- содержать классификацию кризисных ситуаций;

- описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения кризисной ситуации;

- соответствовать организационной структуре поставщика услуг;

- способствовать централизации руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае кризисной ситуации;

- содержать перечень типовых инструкций по действиям работников;

- обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в кризисных ситуациях.

4.1.4.3 Поставщику услуг следует обеспечить надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**T-1.4-1**](#_Т-1.4-1)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.4-1 в соответствии с требованиями п. 2.3 и п.3.3 ПРАПИ-98.

1. Рекомендации проверяющему.
2. Убедиться, что инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте, утверждена в организации.
3. Убедиться, что инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте, периодически пересматривается на предмет актуальности.

**Рекомендация** [**T-1.4-2**](#_Т-1.4-2)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.4-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложения 19, Добавление 2, п.1.4; РУБП ИКАО п.9.3.7).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Убедиться, что План действий на случай аварийной обстановки периодически пересматривается, а также после изменений штатного расписания.
3. Убедиться, что организация определила место, где осуществляется вся координация и общее руководство ходом реагирования на чрезвычайные ситуации, и назначила должностных лиц, ответственных за координацию и общее руководство ходом реагирования на чрезвычайные ситуации.
4. Убедиться, что План действий на случай аварийной обстановки доводится до сведения всех работников организации.
5. Проверить, где размещены копии Плана действий на случай аварийной обстановки и в каком формате (электронный, бумажный).
6. Убедиться, что План действий на случай аварийной обстановки включает чрезвычайные ситуации, связанные с профессиональной деятельностью организации по ТО (например, пожар, акты незаконного вмешательства, травмирование персонала, приостановление/прекращение работы электронных систем ведения записей о выполненном ТО, планировании, база данных персонала, и т.д.).
7. Проверить, когда План крайний раз пересматривался и какие в результате были действия.
8. Проверить, когда крайний раз проходили тренировки действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных ситуаций, какие были действия по результатам.

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации и старшим руководителям:

1. Какова политика организации в отношении подготовки к чрезвычайной ситуации?
2. Расскажите о ролях и обязанностях всего персонала в случае возникновения происшествия или чрезвычайной ситуации.
3. Расскажите о процедуре подготовки к чрезвычайной ситуации в Вашей организации.
4. Каким образом были разработаны эти процедуры? Объясните, почему они подходят Вашей организации согласно ее особенностям и сложности организационной структуры.
5. Продемонстрируйте процедуры подготовки к чрезвычайной ситуации, зафиксированные документально. Объясните, каким образом они применяются в организации.
6. Какое соответствующее обучение Вы проходили?

Руководителям структурных подразделений:

1. Какова политика организации в отношении подготовки к чрезвычайной ситуации? Предоставьте документацию (применимую к Вашему подразделению), предусматривающую роли и обязанности всего персонала в случае возникновения происшествия или непредвиденной чрезвычайной ситуации.
2. Где зафиксированы документально данные процедуры? Имеете ли Вы и Ваши работники доступ к данной документации? Каким образом данные процедуры соответствуют размеру и сложности организационной структуры Вашего подразделения? Каким образом данные процедуры применяются в Вашем подразделении?
3. Кто несет ответственность за процедуры поведения в чрезвычайной ситуации в Вашем подразделении? Каково обоснование передачи ответственности именно этим лицам, и каким образом это сказывается на их ежедневной работе?
4. Как часто осуществляется пересмотр процедур Плана? Кто проводит данный анализ и при каких обстоятельствах определяется его необходимость?
5. Опишите метод распределения процедур Плана среди всех работников. Каким образом Вы обеспечиваете, что работники понимают процедуры?
6. Вспомните последний раз, когда Вы и Ваши работники проходили обучение по Плану? Как часто проводится такое обучение? Согласно руководству по контролю, как часто данное обучение должно проводиться? (Продемонстрируйте)

Работникам:

1. Каковы Ваши роли и обязанности в случае возникновения происшествия или непредвиденной чрезвычайной ситуации?
2. Каковы будут Ваши действия в случае возникновения чрезвычайной ситуации? Вы следуете каким-нибудь стандартным процедурам в этой связи? (Продемонстрируйте)
3. Насколько Вас устраивает содержание процедур Плана? Каким образом процедуры доводятся до Вашего сведения и насколько они для Вас доступны?
4. Когда Вы в последний раз проходили обучение по Плану?

**4.1.5 Документация по СУБП**

1. Поставщику услуг необходимо сформировать систему документации, в соответствие с которой функционирует система управления безопасностью полетов. Документация должна учитывать требования законодательства РФ в области гражданской авиации и описывать все компоненты СУБП (концептуальные рамки СУБП) соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг. Документация по управлению безопасностью полетов может состоять из набора разработанных и утверждённых инструкций, процедур, руководств и т.д. Весь перечь документации должен содержать актуальную информацию. Работники поставщика услуг, должны быть ознакомлены с содержанием документов.
2. В соответствие с требованиями постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215 документация поставщика услуг должна соответствовать следующим условиям:

- обязанности должностных лиц поставщика услуг по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;

- перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

- источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

- порядок выявления факторов опасности;

- порядок сбора данных о факторах опасности;

- порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

- порядок разработки мероприятий по снижению риска;

- порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

4.1.5.3 Одним из важных условий соответствия поставщика услуг требованиям нормативной документации РФ, является осуществление процесса планирования СУБП. Поставщику услуг следует разработать распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов. Такая документация должна утверждаться руководством компании, с целью повышения эффективности процесса распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение плана. При проведении проверок необходимо убедиться, что у поставщика обслуживания назначены ответственные за исполнение мероприятий и осуществляется контроль их исполнения.

4.1.5.4 Рекомендуемая практика ИКАО говорит о необходимости формирования поставщиком услуг руководства по управлению безопасностью полетов которое, как минимум, содержит в себе следующие составляющие:

- изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;

- ссылки на применяемые нормативно-правовые требования к СУБП;

- общее описание системы;

- информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих работников, ответственных за обеспечение безопасности полетов;

- описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;

- описание процессов и процедур выявления факторов опасности и оценки риска для безопасности полетов;

- описание процедур расследований в области безопасности полетов;

- описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

- описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;

- описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;

- описание процедур внутренней проверки;

- описание процедур управления изменениями;

- описание процедур управления документооборотом СУБП;

- информацию о координации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки (в тех случаях, когда это применимо).

4.1.5.5 Руководство по управлению безопасностью полетов может представлять собой как отдельный документ, так и быть частью какого-либо другого организационного документа поставщика услуг. Руководство по управлению безопасностью полетов должно содержать необходимые ссылки на весь перечень документации в области СУБП.

4.1.5.6 В сферу документации по системе управления безопасностью полетов также входят учетные записи (записи в системе контроля качества), подтверждающих внедрение и функционирование СУБП у поставщика услуг. К таким записям относятся отчеты о проведении внутренних/внешних проверок, материалы по анализу и оценки рисков для безопасности полетов, протоколы, указания, распоряжения, базы данных по авиационным событиям и т.д.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**T-1.5-1**](#_Т-1.5-1т)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.5-1 в соответствии с п. 3постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить содержимое документации на соответствие установленным требованиям.
3. Проверить, каким образом хранится документация и как контролируется ее актуальность.
4. Убедиться, что в организации установлены правила защиты и обеспечения конфиденциальности данных.

**Требование:** [**T-1.5-2**](#_Т-1.5-2т)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.5-2 в соответствии с п. 4постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить содержимое документации на соответствие установленным требованиям.
3. Проверить, каким образом хранится документация и как контролируется ее актуальность.

**Рекомендация:** [**T-1.5-3**](#_Т-1.5-3р)

Проверка осуществляется согласно п. T-1.5-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО п.9.3.8).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить содержание РУБП на предмет соответствия установленным рекомендациям.
3. Проверить содержание и актуальность документов, на которые в РУБП содержатся ссылки.
4. Убедиться, что РУБП и связанные с ним документы доступны для всех работников организации.

**4.2 Управление рисками для безопасности полетов**

**4.2.0 Основные положения**

* + 1. Компонент 2 «Управление рисками для безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «2.1 Выявление источников опасности» и «2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов».
    2. Управление риском является центральной частью СУБП и основным рабочим инструментом управления БП. При этом принципы организации и выполнения процесса управления риском являются общими для всех поставщиков услуг.
    3. В практике управления безопасностью полетов используется **«технократическая концепция риска**» негативного события на основе сочетания оценок вероятности этого события и серьезности его последствий. В Правилах введены следующие определения:

1. **риск –** это прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий одного или нескольких факторов опасности;
2. **фактор опасности** – результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полетов гражданских воздушных судов.
3. Эти определения практически совпадаю с определениями соответствующих понятий в SARPs ИКАО (Приложение 19)[[8]](#footnote-8).
   * 1. Закрепление в Правилах указанных определений *требует* от поставщиков услуг использовать методы управления риском только в рамках «технократической концепции».
     2. Эти методы можно разделить на:

* **качественные** – определяют последствия, вероятность и уровень риска по шкале «высокий», «средний» и «низкий», сравнительную оценку уровня риска проводят в соответствии с качественными критериями;
* **количественные** – риск оценивается вероятностными характеристиками случайной величины ущерба, обычно в стоимостном выражении, с использованием различных математических методов;
* **полукачественные (смешанные)** – используют числовую шкалу оценки последствий, вероятности и их сочетания для определения уровня риска в условных единицах.
  + 1. РУБП ИКАО *рекомендует* использование одного из качественных методов, так называемую «матрицу ИКАО» (см. РУБП, Doc. 9859, 4-е изд. 2018 г., пп. 2.5; 9.4). Однако поставщик услуг имеет право использовать и другие методы, в том числе количественные и смешанные.
    2. РУБП ИКАО (пп. 2.5.2.1, 2.5.2.3) обращает внимание на необходимость разделения понятий «фактор опасности» (ФО) и «событие».

1. Оценку риска *следует* выполнять для прогнозируемого события, а не для ФО.
2. Например, загрязненная ВПП – это ФО, который может привести к различным событиям, таким как выкатывания за пределы ВПП при посадке или при прерванном взлете. Риск *следует* оценивать отдельно для каждого типа событий и обязательно с учетом особенностей конкретного аэродрома, эксплуатируемых ВС, уровня подготовки летных экипажей и других условий. Очевидно, что на разных аэродромах и при разных условиях как вероятность выкатывания, так и тяжесть последствий будет различной. Соответственно, различными будут и риски.
   * 1. Необходимо также четко понимать, что оценка риска – это оценка будущего, прогнозирование. Поэтому говорить об «измерении» и «расчете» риска, строго говоря, не корректно.
     2. Принципиальная схема управления риском приведена на рис. 3.



Рисунок 3. Схема управления риском для безопасности полетов

* + 1. Можно видеть, что процесс управления риском для БП включает следующие процедуры:

1. -выявление факторов опасности;
2. идентификация и оценка риска;
3. -определение приемлемости риска;
4. -разработка при необходимости корректирующих мероприятий;
5. - оценка уровня остаточного риска;
6. - внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности;
7. - оценка эффективности внедренных мероприятий.
   * 1. В структуре СУБП (см. п 2.01) процедура а) составляет содержание первого элемента компонента 2. Остальные процедуры b)-f) объединены во втором элементе. Соответственно, КВП по проверке процесса управления риском разделены на две группы.

**4.2.1 Выявление факторов опасности**

1. Выявление (идентификация) факторов опасности (ФО) - это важная процедура, определяющая ход и направленность всего процесса управления риском. SARPs ИКАО (Приложение 19, п. 2.1.2) указывают, что выявление ФО основано на сочетании *реагирующих и проактивных* методов.
2. Реагирующие методы предусматривают использование результатов расследования событий. Имеются ввиду отчеты по расследованию авиационных происшествий, инцидентов, производственных происшествий и так называемых «предвестников», имевших место как в своем авиапредприятии, так и в других авиапредприятиях того же вида деятельности. Под «предвестниками» обычно понимают события, как правило, предшествующие инциденту или производственному происшествию, по которым проводится внутреннее расследование в авиапредприятии.
3. Проактивные методы включают в себя активный поиск ФО в существующих процессах и прогнозирование их проявлений, которые могут привести к авиационным событиям. Основными источниками информации для проактивного выявления ФО являются:
4. - отчеты внутренних и внешних проверок;
5. - результаты анализа полетной информации (ПИ) и данные других систем объективного контроля;
6. - данные по отказам и неисправностям систем и агрегатов ВС и другой авиационной техники;
7. - обязательные доклады работников;
8. - добровольные сообщения в рамках системы добровольных сообщений по БП.
9. В рамках проавтивных могут использоваться и прогностические методы, при этом прогнозирование выполняется с учетом предполагаемых изменений в деятельности авиапредприятия (увеличение или резкое сокращение объема работ, ротация личного состава, освоение новой техники и т.д.).
10. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в Правилах.
11. В соответствии с п. 3 Правил поставщик услуг должен в своих документах по СУБП описать:
12. в) источники данных для получения сведений в области БП;
13. г) порядок выявления факторов опасности;
14. д) порядок сбора данных о факторах опасности.
15. В соответствии с п. 5 Правил поставщик услуг должен:

а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

1. **Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование:** [**T-2.1-1**](#_Т-2.1-1т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-2.1-1 в соответствии с п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Убедиться, что установленный перечень включает факторы опасности, относящиеся к возможным сценариям развития авиационного события, человеческим и организационным факторами, бизнес решениям и процессам организации, а также к сторонним организациям, с которым осуществляется взаимодействии при выполнении ТО ВС.
4. Проверить, какие источники выявления факторов опасности используются.
5. Убедиться, что результаты проведенных в организации расследований событий выявляют первопричины и способствующие факторы, а не только описывают факт события (ответ на вопрос «почему это произошло?», а не только «что произошло?»).

**Рекомендация:** [**T-2.1-2**](#_Т-2.1-2р)

Проверка осуществляется согласно п. T-2.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19 п. 2.1.2).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Убедиться, что документация по СУБП организации по ТО содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности.
3. Убедиться, что данные о факторах опасности организации по ТО собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации).
4. Убедиться, что в организации по ТО имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации.

**Рекомендация:** [**T-2.1-3**](#_Т-2.1-4р)

Проверка осуществляется согласно п. T-2.1-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО п. 9.4.4).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить имеющуюся систему предоставления данных на предмет легкости использования и доступа к ней.
3. Проверить, каким образом обеспечивается надлежащая защита и конфиденциальность данных.
4. Убедиться в наличии обратной связи для предоставляющего данные работника.
5. Проверить объем и качество предоставленных данных (отчеты, сообщения, и т.д.) организации.
6. Убедиться в наличии доступа заказчиков, подрядчиков, субподрядчиков к системе предоставления данных организации.
7. Проверить, каким образом выполняется анализ поступивших данных и отслеживание реализованных действий.
8. Проверить, имеются ли назначенные должностные лица, ответственные за систему предоставления данных организации.
9. Убедиться, что работники организации ознакомлены со своей ответственностью и обязанностями в части системы предоставления данных.

**Рекомендация:** [**T-2.1-4**](#_Т-2.1-5р)

Проверка осуществляется согласно п. T-2.1-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО п. 9.3.8.3).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить содержимое РУБП и связанных с ним документов на наличие процедур внутренних расследований в области безопасности полетов.

**4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

1. Независимо от применяемого метода управления риском в процедурах оценки риска, установления уровня его приемлемости и разработке (при необходимости) мероприятий должны участвовать специалисты, непосредственно связанные с видом деятельности, к которой относится рассматриваемый ФО.
2. Крайне вредным является встречающееся в предприятиях-поставщиках услуг заблуждение, что процедурами управления риском должны заниматься только специалисты инспекции (отдела) БП предприятия. Например, если по результатам анализа полетной информации выявлен ФО «повышенная скорость захода на посадку на аэродроме А на типе ВС Х», то в процедуре должен участвовать шеф-пилот или пилот-инструктор ВС Х и, желательно, имеющий опыт полетов на аэродром А.
3. Оценку риска *следует* выполнять не для ФО, а для последствий влияния ФО, т.е. для события, к которому этот ФО может привести. Поэтому первоначально необходимо представить сценарий развития негативного события. В составлении сценария события должны принимать участие специалисты соответствующих подразделений.
4. Далее, в зависимости от применяемого метода, оценивается уровень вероятности и серьезность наиболее правдоподобного исхода события. По сочетанию этих оценок определяется уровень риска.
5. Полученное значение с помощью принятого в методе критерия попадает в одну из категорий риска. Если категория, в которую попал оцениваемый риск, предусматривает разработку мероприятий, эти мероприятия должны разрабатываться и внедряться.
6. Также *должна* быть предусмотрена возможность оценки остаточного риска и внедрен метод оценки эффективности внедренного мероприятия.
7. В разных методах эти базовые принципы могут быть реализованы по-разному. В РУБП ИКАО подробно рассмотрен *рекомендованный* ИКАО метод «последствий и вероятностей» (см. РУБП ИКАО, п. 9.4).
8. Важнейшим условием является подробное документирование всех процедур и разработанных мероприятий.
9. Мероприятия могут быть направлены на уменьшение вероятности опасного события или серьезности его последствий или одновременно на уменьшение и вероятности, и серьезности.
10. Очевидно, что мероприятия требуют выделение определенных ресурсов, поэтому в РУБП поставщика *должен* быть определен порядок их выделения.
11. Оценка эффективности внедренных мероприятий в целом *может* выполняться с использованием системы показателей эффективности обеспечения БП (см. раздел 3 настоящих МР) или специальными показателями и методами. Правила оценки эффективности мероприятий поставщик услуг *должен прописать* в своей документации по СУБП.
12. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Требование:** [**T-2.2-1**](#_Т-2.2-1)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-2.2-1 в соответствии с п. 3 (е), п.5 (б) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Проверить, какой метод оценки рисков применяется.
4. Проверить содержимое реестра рисков.
5. Убедиться, что документально установлено, кто имеет право принятия решения об уровне риска по результатам его оценки.
6. Убедиться, что реестр рисков контролируется и периодически пересматривается назначенными ответственными специалистами.

**Требование:** [**T-2.2-2**](#_Т-2.2-2т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-2.2-2 в соответствии с п. 3 (ж, з), п.5 (в) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Убедиться, что мероприятия по снижению риска учитывают человеческие и организационные факторы.
4. Убедиться, что мероприятия по снижению риска уменьшают остаточный риск.

**Требование:** [**T-2.2-3**](#_Т-2.2-3т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-2.2-3 в соответствии с п. 3 (и)постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Проверить результат оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска на предмет предвзятости/ субъективности эксперта.

**Рекомендация:** [**T-2.2-4**](#_Т-2.2-4р)

Проверка осуществляется согласно п. T-2.2-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО Doc.9859. п. 9.7.6).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить, каким образом оценивается риск выявленных при проверках СМК несоответствий.

Возможные вопросы при проверке.

1. Имеет ли место дублирование мероприятий по результатам устранения выявленных при проверках СМК несоответствий и по снижению риска?

**4.3 Обеспечение безопасности полетов**

**4.3.0 Основные положения**

1. Компонент 3 «Обеспечение безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя 3 элемента:

- 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

- 3.2 Осуществление изменений;

- 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

1. Обеспечение безопасности полетов играет центральную роль в функционировании СУБП в деятельности любого поставщика услуг. Оно определяет и контролирует эффективность функционирования всех других компонентов и элементов СУБП.
2. В п. 3.1.1 добавления 2 Приложения 19 содержится требование, согласно которому поставщик услуг должен разрабатывать и применять методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля факторов опасности и риска для безопасности полетов. Эти возможности предусматриваются компонентом обеспечения безопасности полетов СУБП поставщика услуг, что поясняется в РУБП ИКАО, п. 9.5.1.
3. Деятельность по обеспечению БП заключается в выполнении мероприятий, направленных на оценку эффективности СУБП, функционирует ли СУБП в соответствии с поставленными целями, ожиданиями и требованиями. Таковыми мероприятиями, в первую очередь, являются мониторинг, и внутренние (иногда могут быть и внешние) проверки.
4. Мониторинг – это важный инструмент в обеспечении безопасности полетов. Подробное описание данной процедуры следует далее (см. п. 4.3.1).

**4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

1. С целью контроля и оценки эффективности обеспечения БП предполагается использование двух процедур в деятельности поставщика услуг:

- Определение показателей (эффективности) уровня БП в деятельности поставщика услуг, и их мониторинг;

- Проведение периодических внутренних (использование результатов внешних) проверок, проверок функционирования СУБП в деятельности поставщика услуг.

1. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов – это основанные на фактических данных параметры безопасности полетов, используемые для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.
2. Общая классификация показателей уровня БП приведена на рис. 4.



Рисунок 4. Общая классификация показателей уровня БП

1. Абсолютные статистические показатели. К ним относятся абсолютные числа авиационных происшествий, катастроф, инцидентов, число погибших в АП членов экипажей и пассажиров, материальный ущерб от АП и т.д.
2. Относительные статистические показатели – это средний налет на одно авиационное событие (на одно авиационное происшествие, на одну катастрофу, на один инцидент), среднее число авиационных событий, приходящихся 10 000. часов налета, и др.
3. Вероятностный показатель – это вероятность авиационного события (АС) (АП, катастрофы, аварии, авиационного инцидента) или вероятность того, что АС не произойдет (показатель безопасности). Вероятностный показатель объективно отражает тот факт, что АС – случайное событие. Вероятностный показатель может:

- задаваться (напр., в НЛГ задается допустимая вероятность «особой ситуации»); или допустимая вероятность АП задается в виде «приемлемого уровня БП государства»;

- рассчитываться аналитически (с помощью логико-вероятностных методов, математического статистического моделирования, марковских цепей, экспертных, «нечетких» оценок и др.);

- оцениваться на основании статистики авиационных событий.

1. Каждым поставщиком услуг могут быть разработаны свои показатели, которые целесообразны именно для его видов деятельности (характеризуют деятельность поставщика услуг).
2. Любые показатели могут вычисляться за различный анализируемый период (неделя, месяц, квартал или год). При выборе периодичности оценки показателей необходимо опираться на целесообразность проведения расчетов, показатели должны быть информативны и отражать общую тенденцию (изменение) при построении графиков мониторинга с выбранной периодичностью.
3. С целью контроля обеспечения БП целесообразно выполнять мониторинг показателей БП, осуществлять построение графиков их изменения в течении определенного анализируемого периода. Согласно рекомендациям, изложенным в п. 9.5.4.15 РУБП ИКАО (Doc 9859) при осуществлении мониторинга следует рассмотреть вопрос о целесообразности определения целевого и пороговых (критических) уровней показателей БП, по которым можно сделать вывод об эффективности обеспечения БП и общего функционирования СУБП поставщика услуг.
4. Проверки проводятся в целях оценки эффективности функционирования СУБП поставщика услуг и эффективности принятых мер по снижению риска для безопасности полетов (оценки влияния принятых мероприятий в соответствии с ожиданиями). Проведение таких проверок осуществляется соответствующими подразделениями поставщика услуг (внутренние проверки). Тем не менее, необходимо учесть, что внутренние проверки наиболее эффективны тогда, когда они проводятся людьми или подразделениями, не зависящими от проверяемых функций [9.5.4.3 РУБП ИКАО (Doc 9859)].
5. С целю эффективного осуществления оценки функционирования СУБП, также, могут быть использованы результаты внешних проверок, замечания, вынесенные в результате их проведения сторонними организациями (органами авиационных властей). Поставщик услуг должен реагировать на замечания (исправлять, вносить корректировки), вынесенные ему ранее в ходе проведения таких проверок.
6. При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.1 «Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

- Определены (или разработаны) ли показатели БП, отражающие текущий уровень БП поставщика услуг?

- Выполняется ли периодическая оценка таких показателей?

- Осуществляется ли мониторинг таких показателей?

- Определены ли целевой и пороговые (критические) уровни для таких показателей?

- Проводится ли внутренняя (периодическая) проверка с целью оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП, и эффективности СУБП в целом?

- Используются ли результаты внешних инспекционных проверок с целью оценки и совершенствования СУБП поставщика услуг? Реагирует ли поставщик услуг на вынесенные ранее ему замечания?

1. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Требование:** [**T-3.1-1**](#_Т-3.1-2т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-3.1-1 в соответствии с п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8 ПРАПИ-98.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Убедиться, что в организации утверждена процедура проведения расследований, включающая в том числе координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента).
4. Убедиться, что в организации назначен перечень лиц, участвующих в расследовании авиационных происшествий, и установлены требования к их квалификации.

**Требование:** [**T-3.1-2**](#_Т-3.1-3т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-3.1-2 в соответствии с п. 2.8, 2.10, 3.7, 3.9. ПРАПИ-98.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Убедиться, что в организации утверждена процедура проведения расследований.

**Требование:** [**T-3.1-3**](#_Т-3.1-5т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-3.1-3 в соответствии с п. 5 (г) Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Проверить, какие действия были по результатам оценки показателей БП.

**Рекомендация:** [**T-3.1-4**](#_Т-3.1-7)

Проверка осуществляется согласно п. T-3.1-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Посмотреть, утвержден ли годовой план внутренних проверок функционирования СУБП (может быть частью другого документа).
3. Проверить, выполняются ли внутренних проверок функционирования СУБП согласно утвержденному плану.

**4.3.2 Осуществление изменений**

4.3.2.1 Поставщик услуг должен иметь процесс или процедуры, направленные на выявление изменений внутри предприятия (или за ее пределами), которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми поставщиком услуг авиационными продуктами или услугами.

4.3.2.2 Согласно п. 9.5.5.1 РУБП ИКАО (Doc 9859) изменения в организации поставщика услуг происходят в результате ряда факторов, включая, в частности:

- расширение или сокращение деятельности организации;

- рабочие улучшения, влияющие на уровень безопасности полетов; они могут привести к изменениям во внутренних системах, процессах и процедурах, обеспечивающих предоставление продукции и услуг;

- изменение производственных условий в организации;

- изменения, связанные с взаимодействием между поставщиком услуг и внешними организациями;

- внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности.

4.3.2.3 Поставщик услуг определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками. Например, у поставщика услуг планируется расширение деятельности (выполнение новых функций и обязательств). В этом случае необходимо проанализировать, выявить какие возможны факторы опасности и риски в результате выполнения этих функций, и, при необходимости, принять меры по предотвращению их проявления, либо сведения риска к минимальному.

4.3.2.4 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.2 «Осуществление изменений» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

- Разработаны и осуществляются ли мероприятия, направленные на выявление изменений в предприятии (или за его пределами), которые могут оказать влияние на БП?

- Осуществляется ли процесс управления рисками, связанными с изменениями в предприятии?

1. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Требование:** [**T-3.2-1**](#_Т-3.2-1т)

1. Проверка осуществляется согласно п. T-3.2-1 в соответствии с п. 5 (д) Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215.
2. Рекомендации проверяющему.
3. Проверить, выполнялась ли оценка риска недавних изменений перед их реализацией.
4. Убедиться, что при оценке риска изменений учитываются человеческие и организационные факторы.
5. Убедиться, что при реализации изменений в других видах деятельности организации (например, реструктуризация, ИТ системы) также рассматривается риск для БП.
6. Проверить влияние изменений на процедуры обучения и поддержание квалификации персонала.

**4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

4.3.3.1 Авиация – это стремительно развивающаяся отрасль. Каждый год проводится огромное количество научных исследований, дорабатывается и изменяется нормативно правовая база, меняются условия и объемы эксплуатации воздушного транспорта. Конечно же, это отражается и на безопасности полетов. Система управления безопасностью полетов должна не отставать от всемирного прогресса, изменяясь и совершенствуясь из года в год. Следует признать, что поддержание и постоянное совершенствование СУБП представляет собой непрерывную деятельность, поскольку и сама организация, и ее эксплуатационные условия будут постоянно изменяться, как поясняется в п. 9.5.6.1 РУБП ИКАО (Doc. 9859).

4.3.3.2 В соответствии с п. 5 (д) Постановления Правительства от 18.11.2014 года № 1215 поставщик услуг принимает решения о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов.

4.3.3.3 Поставщик услуг проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП [Добавление 2, п. 3.3 Приложение 19 к Чикагской конвенции].

4.3.3.4 В случае внесения изменений в СУБП поставщик услуг должен зарегистрировать изменения в соответствующей документации. Это означает, что в документе по СУБП должна быть запись с указанием даты изменения, номера версии документа и ФИО ответственного лица. Например, в руководстве по управлению безопасностью полетов поставщика услуг (или руководстве по СУБП) должен быть лист регистрации поправок и исправлений (рис. 5) с наличием соответствующей записи.



Рисунок 5. Лист регистрации изменений документа (пример)

4.3.3.5 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.3 «Постоянное совершенствование СУБП» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

- Принимаются ли (периодически) решения поставщиком услуг о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов? Изменяется (совершенствуется) ли СУБП поставщика услуг?

- Зарегистрированы ли такие изменения в соответствующей документации?

1. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Рекомендация:** [**T-3.3-1**](#_Т-3.3-1р)

Проверка осуществляется согласно п. T-3.3-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить, какая информация и данные о БП используются при принятии решений по постоянному совершенствованию.
3. Убедиться, что выполняется обмен данными о БП.
4. Убедиться, что используется обратная связь по результатам событий, расследований, заседаний Комитета, проверок, анализа данных о БП для постоянного совершенствования.

**4.4. Популяризация вопросов безопасности полетов**

**4.4.0 Основные положения**

* + 1. Компонент 4 «Популяризация вопросов безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «4.1 Подготовка кадров и обучение» и «4.2 Обмен информацией о безопасности полетов».
    2. Популяризация вопросов безопасности полетов способствует формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и помогает достигать поставленных поставщиком обслуживания целей в области безопасности полетов путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. [9.6.1][[9]](#footnote-9).
    3. Старшее руководство играет ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации [9.6.1].
    4. Эффективное управление безопасностью полетов невозможно реализовать исключительно "по команде" или благодаря механическому следованию политике и процедурам. Популяризация безопасности полетов оказывает влияние на поведение как лиц, так и организаций и дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов [9.6.2].
    5. Поставщику обслуживания следует внедрить и осуществлять процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Сюда входят четкие стратегические указания руководства организации и возможность представления информации "снизу-вверх", поощряющую всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов [9.6.3].
    6. В Приложении 19 содержится требование о том, что "поставщик услуг разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП". Кроме того, в нем есть также следующее требование: "рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП". Руководитель, ответственный за обеспечение безопасности полетов, отвечает за наличие соответствующей программы подготовки персонала. Сюда входит предоставление надлежащей информации об обеспечении безопасности полетов, относящейся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов. Программа включает требования к начальной подготовке и периодической переподготовке в целях сохранения профессиональных навыков [9.6.4.1].
    7. Наличие сотрудников, подготовленных и квалифицированных для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, независимо от их положения в организации, является показателем приверженности руководства принципам эффективной СУБП [9.6.4.1].
    8. Начальная подготовка в области обеспечения безопасности полетов касается, как минимум, следующих вопросов:
    9. политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
    10. обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов;
    11. основных принципов управления риском для безопасности полетов;
    12. систем представления данных о безопасности полетов;
    13. процессов и процедур организации, связанных с СУБП;
    14. человеческого фактора [9.6.4.1].
    15. Переподготовку в области обеспечения безопасности полетов следует сосредоточить на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП, при этом следует освещать любые конкретные проблемы обеспечения безопасности полетов, актуальные для организации, и извлеченные уроки [9.6.4.2].
    16. Программу подготовки следует составить с учетом потребностей, связанных с ролью лица в СУБП. Например, подготовка руководителей, участвующих в работе комитетов по вопросам обеспечения безопасности полетов в организации, будет по уровню и глубине превосходить подготовку персонала, непосредственно участвующего в предоставлении организацией продукции или услуг. Для сотрудников, не принимающих непосредственного участия в деятельности, может потребоваться только общий обзор СУБП организации [9.6.4.3] Следует обеспечить прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП. В программе подготовки следует указать содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, старшего руководства и ответственного руководителя [9.6.4.7].
    17. В программе подготовки персонала следует указать конкретные обязанности по разработке содержания и календарных планов обучения, а также по ведению учетной документации по подготовке и компетентности в области безопасности полетов [9.6.4.5].
    18. Следует провести анализ потребностей в подготовке персонала (АППП) с тем, чтобы обеспечить четкое понимание деятельности, обязанностей сотрудников в отношении обеспечения безопасности полетов, а также имеющихся программ подготовки [9.6.4.4].
    19. Как правило, АППП начинается с проведения анализа аудитории, обычно включающего следующие этапы:
    20. Каждого сотрудника поставщика обслуживания затронет внедрение СУБП, но не одним и тем же образом и не в одной и той же степени. Следует определить группы, на которые делятся все сотрудники, и охарактеризовать их отношение к процессам управления безопасностью полетов, исходной и результирующей информации, и в особенности к обязанностям по обеспечению безопасности полетов. Эту информацию следует включить в должностные инструкции и описания функций сотрудников. Как правило, выявляются группы сотрудников со сходными потребностями в обучении. Поставщику обслуживания следует рассмотреть вопрос о целесообразности распространения этого анализа на сотрудников внешних взаимодействующих организаций.
    21. Определить знания и навыки, необходимые для выполнения каждой конкретной обязанности в области обеспечения безопасности полетов и требуемые для каждой группы сотрудников.
    22. Провести анализ для выявления дистанции между теми знаниями и навыками в области обеспечения безопасности полетов, которые имеются у сотрудников, и теми, которые необходимы для эффективного исполнения ими своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов.
    23. Определить оптимальный подход к приобретению знаний и навыков для каждой группы в целях разработки программы подготовки персонала в соответствии с тем, какое участие принимает каждое лицо или группа в процессе управления безопасностью полетов. В программе обучения следует учесть постоянные потребности персонала в знаниях и компетентности в области безопасности полетов; как правило, эти потребности удовлетворяются посредством проведения программы переподготовки [9.6.4.4].
    24. Важно также определить подходящую методику проведения подготовки. Главная цель заключается в том, чтобы по прохождении подготовки сотрудники были компетентны для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Как правило, важнейшим соображением является наличие компетентных преподавателей; их приверженность принципам, навыки преподавания и экспертные знания в области управления безопасностью полетов будут оказывать существенное воздействие на эффективность проводимой подготовки [9.6.4.5].
    25. Программу подготовки следует периодически пересматривать на предмет соответствия установленным целям обучения и актуальности. При выполнении проверок программы подготовки следует использовать информацию об обязанностях персонала в отношении СУБП, которые определил поставщик услуг [9.6.4.7].
    26. Ответственному руководителю и старшим руководителям следует пройти особую подготовку, включающую следующие темы:
    27. специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;
    28. важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;
    29. приверженность руководства;
    30. распределение ресурсов;
    31. популяризация вопросов политики в области обеспечения безопасности полетов и СУБП;
    32. содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
    33. эффективный обмен информацией между подразделениями;
    34. цель в области обеспечения безопасности полетов, целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов и пороговые уровни;
    35. политика дисциплинарных мер [9.6.4.8].
    36. Главная цель программы подготовки в области безопасности полетов заключается в том, чтобы обеспечить сохранение компетентности сотрудниками всех уровней организации для выполнения своих функций в области обеспечения безопасности полетов; поэтому профессиональные навыки сотрудников должны проверяться на регулярной основе [9.6.4.9].
    37. Поставщику обслуживания следует обеспечить наличие и хранение документов по учету обучения и документов, подтверждающих прохождение обучения.
    38. Поставщику обслуживания следует доводить до сведения всего соответствующего персонала цели и процедуры СУБП. Необходима стратегия обмена информацией, позволяющая осуществлять этот обмен оптимальным способом, основанным на функциях сотрудника и имеющейся у него необходимости получать информацию, связанную с обеспечением безопасности полетов. Это может быть реализовано посредством писем электронной почты интернет порталов, информационных писем, уведомлений, информационных плакатов, бюллетеней, брифингов, внутрикорпоративной сети (Интранет) или курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов [9.6.5.1].
    39. Руководителю, ответственному за обеспечение безопасности полетов, следует обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций [9.6.5.1].
    40. Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:
    41. обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП. Это хороший способ популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
    42. распространение информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов. Информация, критически важная для безопасности полетов – это конкретная информация, связанная с такими проблемами обеспечения безопасности полетов и риском для безопасности полетов, из-за которых организация может оказаться подверженной риску для безопасности полетов. Это может быть информация о безопасности полетов, полученная из внутренних или внешних источников, таких как извлеченные уроки, или связанная со средствами контроля риска для безопасности полетов. Поставщик услуг определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;
    43. повышение осведомленности о новых средствах контроля риска и корректирующих мерах. Риски для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик услуг, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях, идет ли речь о выявлении нового риска для безопасности полетов или об изменениях в средствах контроля риска для безопасности полетов, должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;
    44. предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов. При обновлении процедур обеспечения безопасности полетов важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;
    45. содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников к выявлению факторов опасности и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;
    46. обеспечение обратной связи. Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем [9.6.5.1].
    47. Поставщикам обслуживания следует рассмотреть вопрос о необходимости передачи какой-либо из упомянутой выше информации о безопасности полетов внешним организациям (заказчикам, подрядчикам, субподрядчикам и т.д.) [9.6.5.2].
    48. Поставщикам обслуживания следует оценивать эффективность своего обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Это можно осуществить при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП [9.6.5.3].
    49. Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов следует проводить на протяжении всего цикла функционирования СУБП, а не только в его начале [9.6.5.4].

**4.4.1 Подготовка кадров и обучение**

* + 1. Для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП отсутствуют. Однако имеются соответствующие положения, сформулированные в Приложении 19 и в РУБП ИКАО.
    2. В соответствии с п. 4.1 Стандарта ИКАО и п.9.6.4 РУБП ИКАО поставщику услуг следует выполнять подготовку работников по вопросам СУБП в соответствии с разработанной программой.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Рекомендация:** [**T-4.1-1**](#_Т-4.1-1р)

Проверка осуществляется согласно п. T-4.1-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Всем работникам поставщика услуг рекомендуется пройти первоначальный курс обучения по СУБП с целью обеспечения надлежащей подготовки и квалификации для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, а также для понимания важности применения СУБП. Хорошей практикой также может служить проведение курса обучение по СУБП не только для работников поставщика услуг, но и для работников других организаций, с которыми происходит взаимодействие при выполнении ТО (например, заказчик, подрядчик, субподрядчик, службы аэропорта, и т.д.).
3. В процессе обучения следует рассматривать следующие темы:
4. политика в области БП, обоснование ее необходимости и место размещения;
5. обоснование необходимости и важности предоставления данных о БП, вовлеченность персонала, преимущества применения, порядок действий по предоставлению и обработке данных о БП, содержание предоставляемого сообщения/отчета; описание систем обязательного и добровольного предоставление данных, кому направляются данные;
6. определение и обоснование важности справедливой культуры, при которой к работникам не применяются меры дисциплинарного воздействия за непреднамеренные ошибки, в отличии от нарушений;
7. определение допустимых и недопустимых видов поведения персонала при выполнении ТО;
8. обстоятельства, при которых к персоналу не будут применятся меры дисциплинарного воздействия;
9. факторы опасности;
10. риски и управление рисками;
11. обязанности и ответственность руководителя организации, руководителя по управлению БП, руководителей структурных подразделений в рамках СУБП;
12. обязанности и ответственность всех работников в рамках СУБП;
13. обоснование необходимости осуществления изменений, управление изменениями;
14. информация о БП;
15. обмен информацией о БП в пределах организации по ТО;
16. важность выполнения утвержденных процедур и порядок действий при невозможности их выполнения.

Для некоторых категорий работников может быть необходимо дополнительное обучение в рамках СУБП, включающее следующие темы:

1. проведение расследований;
2. выявление факторов опасности;
3. оценка и уменьшение рисков для БП;
4. проведение проверок;
5. организация обучений;
6. сбор и анализ информации о БП;
7. управление обменом информации о БП;
8. человеческие факторы.
9. Всем работникам поставщика услуг рекомендуется периодически проходить переподготовку по СУБП с целью поддержания надлежащей квалификации для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Рекомендуется также рассматривать информацию, полученную посредством обратной связи по результатам расследований, совещаний по вопросам БП, реестров факторов опасности, проверок, анализа информации о БП, обучения, и т.д.
10. В организации по ТО установлены требования к обучению по СУБП всех работников, выполняющих свои должностные обязанности в рамках СУБП.
11. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП утверждена.
12. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП включает первоначальную и периодическую подготовку.
13. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП включает описание содержания курса и методов обучения.
14. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП периодически пересматривается на предмет актуальности.
15. Проверить на соответствие программе курса обучения по СУБП документы по учету обучения и документы, подтверждающие прохождение обучения.
16. Проверить, каким образом оценивается компетенция назначенных инструкторов.
17. Проверить, каким образом проходит оценка полученных знаний и навыков по результатам проведенного обучения.
18. Убедиться, что персонал знает и понимает свою роль и обязанности в рамках СУБП.
19. Убедиться, что для соответствующего персонала проводится обучение по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее.

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации и старшим руководителям:

1. Объясните, как определяются требования к обучению в целях обеспечения компетентности работников при выполнении своих должностных обязанностей. Зафиксирован ли этот процесс документально? (Продемонстрируйте)
2. Каким образом оценивается эффективность обучения?
3. Когда работники проходят обучение по СУБП? Какое дальнейшее обучение по аспектам СУБП предоставляется в компании, и как Вы определяете круг лиц, которым требуется данное обучение?
4. Расскажите, как и когда новым работникам проводится обучение по СУБП?
5. Что Вы понимаете под человеческими и организационными факторами в контексте СУБП? Объясните, каким образом они включаются в обучение по СУБП для работников всех уровней?
6. Какое обучение по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее проводится в организации? Каким образом Вы определяете круг лиц, нуждающихся в данном обучении?

Руководителям структурных подразделений:

1. Вы уверены в своих знаниях и понимании СУБП, а также своей роли и обязанностей в отношении СУБП? Расскажите об итогах обучения по СУБП, пройденного Вами, включая контекст обучения и сроки прохождения.
2. Как часто Вашим работникам предоставляется обучение по СУБП? Как Вы определяете круг лиц, которым требуется данное обучение?
3. Какой вид обучения по СУБП предоставляется новым работникам, а также через какое время после трудоустройства оно начинается?
4. Применялась ли СУБП на тот момент, когда Вы пришли в данную компанию?
5. (Если да) Как СУБП была представлена Вам, когда Вы пришли в компанию?
6. (Если нет) Когда Вы прошли первое обучение по СУБП?
7. Что Вы понимаете под человеческими и организационными факторами в контексте СУБП и в том, как они влияют на Ваше подразделение?
8. Каким образом учитывались такие аспекты, как рабочая среда, использование оборудования, образ жизни, рабочая нагрузка и взаимодействие с сотрудниками как часть Вашего обучения по СУБП?
9. Какой вид обучения по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее предоставляется в Вашей организации? Как Вы определяет круг лиц, которым требуется данное обучение?

Работникам:

1. Вы уверены в своих знаниях и понимании СУБП, а также своей роли и обязанностей в отношении СУБП? Расскажите об итогах обучения по СУБП, пройденного Вами, включая контекст обучения и сроки прохождения.
2. Насколько доступно для Вас обучение по СУБП и соответствующая информация? Вам известно, каким образом руководства определяет круг лиц, нуждающихся в обучении?
3. Применялась ли СУБП на тот момент, когда Вы пришли в данную организацию?

(Если да) Как СУБП была представлена Вам, когда Вы пришли в организацию? Расскажите о дальнейшем обучении. Если бы Вам захотелось продолжить обучение по СУБП, каким образом Вы бы обратились к руководству с данным пожеланием?

(Если нет) Когда Вы прошли первое обучение по СУБП?

1. Что Вы понимаете под человеческими и организационными факторами?
2. Какой вид обучения по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее был Вам предоставлен? Как руководство определяет круг лиц, которым требуется данное обучение?

**4.4.2.Обмен информацией о безопасности полетов**

* + 1. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в ВК и Правилах. Также имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.
    2. В соответствии с п. 3 статьи 24.1 ВК В целях управления БП гражданских ВС уполномоченный орган в области ГА в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу БП гражданских ВС, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с SARPs ИКАО.
    3. В соответствии с п. 6 Правил поставщик услуг должен представлять в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска, состав и формат которых устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.
    4. В соответствии с п. 7 (а) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются данные о факторах опасности и риска.
    5. В соответствии с п. 7 (д) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются сообщения о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении безопасности полетов, направляемые юридическими и физическими лицами по их инициативе (далее - добровольные сообщения).
    6. В соответствии с п. 8 (а) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает данные о факторах опасности и риска - от поставщиков услуг, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов, на бумажных, электронных носителях или посредством информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в формате, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.
    7. В соответствии с п. 8 (д) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает добровольные сообщения - в произвольной форме, в том числе с использованием информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", при этом адрес электронной почты с доступом к получению информации только назначенными должностными лицами публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в указанной сети.
    8. В соответствии с п. 4.2 Приложения 19 и п.9.6.5 РУБП ИКАО поставщику услуг следует разработать и применять официальные средства обмена информации о БП.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Рекомендация:** [**T-4.2-2**](#_Т-4.2-1р)

Проверка осуществляется согласно п. T-4.2-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 4.2; РУБП ИКАО п. 9.6.5).

1. Рекомендации проверяющему.
2. Проверить, какие источники информации используются при обмене информацией о БП.
3. Проверить, какие методы используются при обмене информацией о БП и соразмерны ли они масштабу и сфере деятельности организации (например, разборы, презентации, электронные письма, интернет порталы, информационный бюллетень, постеры, и т.д.).
4. Проверить, выполняется ли оценка эффективности применяемых методов обмена информацией о БП.
5. Убедиться, что информация о происходящих значимых событиях, связанных с БП, изменениях в деятельности организации и результатах расследований используются при обмене информацией о БП
6. Проверить доступность информации о БП.
7. Спросить у работников о том, когда крайний раз они получали информацию о БП. [EASA]
8. Проверить, хранятся ли данные о СУБП на соответствующем носителе информации, который предусматривает ссылки в связанных документах.
9. Убедится, что все структурные подразделения организации участвуют в обмене информации о БП.
10. Проверить, применяется ли официальное средство связи со специалистами по СУБП, с помощью которого персонал может легко и быстро получить необходимую консультацию.
11. Убедиться, что все работники проинформированы о том, с кем в первую очередь необходимо связываться по вопросам БП.
12. Проверить, распространяется ли обмен информации о БП на внешние организации/ службы, на которые данная информация может каким-либо образом повлиять (например, заказчики, подрядчики, субподрядчики, службы аэропорта). [9]

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации и старшим руководителям:

* + 1. Какие способы и методы передачи информации применяются в Вашей организации? Объясните, каким образом данные методы способствуют эффективному функционированию Вашей СУБП?
    2. Как часто проводятся заседания Комитета по рассмотрению вопросов БП? Кто присутствует на данных заседаниях? Вы посещаете подобные заседания? (Приведите примеры)
    3. Как часто проводятся совещания по вопросам БП? Кто присутствует на данных совещаниях? Вы посещаете данные совещания? Как часто?
    4. Каким образом предоставляется доступ к информации по БП?
    5. Каким образом информация о БП распространяются по организации? (горизонтально или вертикально) Каким образом Вы узнаете о том, что эти методы/способы эффективно работают?
    6. Каким образом данные по СУБП распространяются между подразделениями? Каким образом Вы обеспечиваете простой и в то же время полный обмен информацией о БП?
    7. Какие механизмы применяются для обеспечения взаимного обмена информацией по вопросам обеспечения БП и качества? (горизонтально и вертикально)
    8. Каким образом Вы узнаете о результатах заседаний упомянутых Комитета? Каким образом ведутся протоколы заседаний? Каким образом результаты данных совещаний доводятся до сведения сотрудников?
    9. Каким образом все подразделения включены в обмен информацией о БП?
    10. Каким образом работники информируются о том, кто является основным контактным лицом по вопросам обеспечения БП?
    11. Каким образом выявляется и распространяется в организации передовой опыт в области авиационной деятельности?

Работникам:

* + 1. Каким образом Вы узнаете о том, что мероприятия СУБП проводятся в Вашей организации? Какие у Вас имеются доказательства, свидетельствующие о функционировании или отсутствия функционирования СУБП?
    2. Как часто проводятся совещания по вопросам БП? Кто присутствует на данных совещаниях? Вы посещаете данные совещания? Как часто?
    3. Если Вам необходима информация по вопросам обеспечения БП, процедурам или методам, каким образом Вы ее получаете?
    4. Была ли в Вашей практике проблема, касающаяся обеспечения БП или качества, которую, по Вашему мнению, необходимо было довести до сведения руководства? Каким образом Вы разрешили эту ситуацию? Что Вам на это ответило руководство?
    5. Кто является основным контактным лицом по вопросам обеспечения БП? [7]

**Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах**

1. Федеральный [закон](consultantplus://offline/ref=9042DA77D4905F241379A90862C4116B8112DBB40E9ADD8662B0B5318322lDG) от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – ВК РФ).
2. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими») (далее – Постановление Правительства от 18.11.2014 № 1215или «Правила»).
3. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (ПРАПИ-98).
4. Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание Гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям Федеральных авиационных правил», утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №285, зарегистрированным в Минюсте РФ 22 октября 2015 г. № 39409 (далее – ФАП-285).
5. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление Безопасностью Полетов // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание второе, 2016. – 44 с.
6. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Doc 9859: утв. Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание четвертое, 2018. – 218 с
7. EASA Management System assessment tool [Электронный ресурс]: v.01-06, September 2017. – Режим доступа:

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/214081_EASA_MANAGEMENT_SYSTEM_ASSESSMENT_TOOL.pdf>(дата обращения: 31.10.2019).

1. Министерство транспорта Канады. Система управления безопасностью полетов (SMS). Руководство по оценке: ТР 14326, 05/2005 (перевод Волга-Днепр).
2. Bermuda Civil Aviation Authority (BCAA) SMS Assessment Guidance [Электронный ресурс]: ver. 1.2, January2017. – Режим доступа:

<https://www.bcaa.bm/safety-management-system> (дата обращения: 31.10.2019).

1. United Kingdom Overseas Territories Aviation Circular (OTAC) Safety Assessments (Aeronautical Studies, Safety Cases, Risk Assessments) [Электронный ресурс]: issue 1, 1 December 2015. – Режим доступа:

<https://www.airsafety.aero/getattachment/e69e6c9d-000b-4dc8-95dc-b3da3e630364/Safety-Assessments-(Aeronautical-Studies,-Safety-Cases,-Risk-Assessments)-Printable-Version.aspx> (дата обращения: 31.10.2019).

1. IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO) Guidelines on auditing a Safety Management System, Effective July 2016, Based on GOSM 5th Edition.

**Методические рекомендации территориальным органам Росавиации**

**по проверкам СУБП поставщиков услуг**

**Часть IV. Авиационные учебные центры**

**Оглавление**

[Раздел 1 Общие положения 4](#_Toc26220738)

[1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения 4](#_Toc26220739)

[1.2 Структура методических рекомендаций 4](#_Toc26220740)

[1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП 6](#_Toc26220741)

[1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству 10](#_Toc26220742)

[Раздел 2 Контрольные вопросы проверки АУЦ 12](#_Toc26220743)

[2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 12](#_Toc26220744)

[2.1.1 Обязательства руководства 12](#_Toc26220745)

[2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов 14](#_Toc26220756)

[2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 18](#_Toc26220762)

[2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 19](#_Toc26220764)

[2 1.5 Документация по СУБП 22](#_Toc26220768)

[2.2 Управление рисками для безопасности полетов 25](#_Toc26220772)

[2.2.1 Выявление факторов опасности 25](#_Toc26220773)

[2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 30](#_Toc26220779)

[2.3. Обеспечение безопасности полетов 34](#_Toc26220784)

[2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов 34](#_Toc26220785)

[2.3.2 Осуществление изменений 38](#_Toc26220790)

[2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 39](#_Toc26220792)

[2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов 40](#_Toc26220794)

[2.4.1Подготовка кадров и обучение 40](#_Toc26220795)

[2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов 41](#_Toc26220797)

[Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке 43](#_Toc26220800)

[Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему 47](#_Toc26220801)

[4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов 47](#_Toc26220802)

[4.1.0 Основные положения 47](#_Toc26220803)

[4.1.1 Обязательства руководства 48](#_Toc26220804)

[4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов 51](#_Toc26220807)

[4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов 54](#_Toc26220812)

[4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки 55](#_Toc26220814)

[4.1.5 Документация по СУБП 57](#_Toc26220818)

[4.2 Управление рисками для безопасности полетов 61](#_Toc26220822)

[4.2.0 Основные положения 61](#_Toc26220823)

[4.2.1 Выявление факторов опасности 64](#_Toc26220824)

[4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов 67](#_Toc26220830)

[4.3 Обеспечение безопасности полетов 70](#_Toc26220835)

[4.3.0 Основные положения 70](#_Toc26220836)

[4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов 71](#_Toc26220837)

[4.3.2 Осуществление изменений 75](#_Toc26220842)

[4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП 76](#_Toc26220844)

[4.4.Популяризация вопросов безопасности полетов 78](#_Toc26220846)

[4.4.0 Основные положения 78](#_Toc26220847)

[4.4.1 Подготовка кадров и обучение 83](#_Toc26220848)

[4.4.2.Обмен информацией о безопасности полетов 84](#_Toc26220850)

[Раздел 5. Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах 86](#_Toc26220852)

**Список используемых сокращений**

|  |  |
| --- | --- |
| АП – | Авиационное происшествие |
| АТ – | Авиационная техника |
| АУЦ – | Авиационный учебный центр |
| БП – | Безопасностью полетов |
| ВК – | Воздушный кодекс |
| ВС – | Воздушное судно |
| ВПП – | Взлетно-посадочная полоса |
| ГА – | Гражданская авиация |
| ИАТА – | Международная ассоциация воздушного транспорта |
| ИКАО – | Международная организация гражданской авиации |
| КВП – | Контрольный вопрос проверки |
| МР – | Методические рекомендации |
| МТУ – | Межрегиональное территориальное управление |
| ПРАПИ-98 | - Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов |
| РУБП – | Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc. 9859) |
| РФ – | Российская Федерация |
| СДС – | Система добровольных сообщений |
| СУБП – | Система управления безопасностью полетов |
| ТО – | Техническое обслуживание и ремонт |
| ФАВТ – | Федеральное агентство воздушного транспорта |
| ФАП – | Федеральные авиационные правила |
| ФО – | фактор опасности |
| IATA – | International Air Transport Association (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта) |
| ICAO – | International Civil Aviation Organization (Международная организация ГА) |
| SARPs – | Standard and Recommended Practices (Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО) |

**Раздел 1 Общие положения**

Данный раздел содержит положения, являющиеся общими для методических рекомендаций по проведению проверок следующих поставщиков услуг:

1. осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее - Эксплуатанты);
2. операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации (далее – Операторы аэродромов);
3. осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов (далее – Организации по ТО);
4. образовательных организаций и организаций, осуществляющих подготовку пилотов гражданских ВС (далее – Авиационные учебные центры - АУЦ).

В настоящем издании методических рекомендаций (далее – МР) используются нормативные акты воздушного законодательства РФ, приложения к Конвенции о международной гражданской авиации, технические руководства и циркуляры ИКАО, документы IATA и других международных организаций, с учетом изменений, действующих на момент утверждения методических рекомендаций.

Конкретные перечни нормативных документов, используемых в методических рекомендациях по проверкам каждого поставщика услуг, приведены в разделах 5 МР.

**1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения**

1.1.1 Методические рекомендации по проведению проверки поставщика услуг разработаны с целью предоставить проверяющему перечень контрольных вопросов и указаний или рекомендаций по их использованию для полноценной проверки соответствия системы управления безопасностью полетов (СУБП) требованиям воздушного законодательства РФ, а также для оценки эффективности СУБП с учетом внедрения лучших международных практик по управлению безопасностью полетов (БП).

1.1.2 Структура МР описана в п.1.2.

1.1.3 Проверка СУБП проводится в рамках проверки поставщика услуг на соответствие требованиям нормативных правовых актов Российской Федерации. Проверка выполняется с использованием контрольных вопросов проверки (далее - КВП), содержащихся в настоящих МР.

1.1.4 Принципы формирования и использования КВП поясняются в п. 1.3.

**1.2 Структура методических рекомендаций**

1.2.1 Структурно МР состоят из 4-частей:

* Часть I Эксплуатанты;
* Часть II Операторы аэродромов;
* Часть III Организации по ТО;
* Часть IV Авиационные учебные центры.

Каждая часть состоит из пяти разделов:

* Раздел-1 Общие положения;
* Раздел-2 Контрольные вопросы проверки;
* Раздел-3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке;
* Раздел-4-Дополнительные рекомендации;
* Раздел-5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах.

1.2.2 Раздел 1 «Общие положения» каждой части является универсальным и одинаковым во всех частях МР. Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержат контрольные вопросы и дополнительные рекомендации по проведению проверки, разработанные применительно к каждому из поставщиков услуг с учетом соответствующих нормативных документов и особенности их деятельности.

1.2.3 Раздел 2«Контрольные вопросы проверки» каждой из частей содержит КВП для соответствующего поставщика услуг и ссылки на документы российского или международного законодательства применительно к виду деятельности поставщика услуг.

1.2.4 В разделе 3 приведены указания по подведению итогов проверки и оформлении ее результатов.

1.2.5 Раздел 4 «Дополнительные рекомендации» содержит рекомендации, которые проверяющий может использовать для более полной, детальной и объективной оценки соответствия СУБП поставщика услуг положениям данного КВП.

1.2.6 В разделе 5 приведен список нормативных документов, которые должны использоваться при проведении проверки данного поставщика услуг.

1.2.7 В МР реализован подход к оценке СУБП, принятый в международной практике: Оценка проводится по каждому элементу концептуальных рамок СУБП ИКАО. Согласно Приложению 19, концептуальные рамки содержат 4 компонента и 12 элементов.

|  |  |
| --- | --- |
| **Компонент 1** | **1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов** |
| Элементы | 1.1. Обязательства руководства. |
| 1.2. Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов. |
| 1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов. |
| 1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки. |
| 1.5. Документация по СУБП. |
| **Компонент 2** | **2. Управление рисками для безопасности полетов.** |
| Элементы | 2.1. Выявление источников опасности. |
| 2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов. |
| **Компонент 3** | **3. Обеспечение безопасности полетов.** |
| Элементы | 3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов. |
| 3.2. Осуществление изменений. |
| 3.3. Постоянное совершенствование СУБП. |
| **Компонент 4** | **4. Популяризация вопросов безопасности полетов.** |
| Элементы | 4.1. Обмен информацией о безопасности полетов. |
| 4.2. Подготовка кадров и обучение. |

1.2.8 Раздел 2 «Контрольные вопросы проверки» и раздел 4 «Дополнительные рекомендации» разделены на подразделы и параграфы, имеющие названия, которые соответствуют компонентам (подразделы) и элементам (параграфы) концептуальных рамок СУБП ИКАО.

1.2.9 Каждый параграф Раздела 2 «Контрольные вопросы проверки содержит КВП, используемые при проверке конкретного элемента СУБП.

1.2.10 В соответствующих параграфах раздела 4«Дополнительные рекомендации» содержатся дополнительные рекомендации по проведению проверки в рамках КВП.

1.2.11 Для удобства использования каждый КВП и соответствующие ему дополнительные рекомендации имеют перекрестные гиперссылки.

1.2.12 В начале каждого подраздела и каждого параграфа Раздела 4 приводится кратко основное содержание компонента и элемента в соответствии с SARPs и рекомендациями ИКАО, опытом реализации СУБП в авиапредприятиях-поставщиках услуг. Отдельные аспекты СУБП, которые могут вызывать затруднения при разработке и внедрении, и, соответственно, при проверке, поясняются более подробно.

**1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП**

1.3.1 Каждый КВП относится только к одному из элементов СУБП ИКАО.

1.3.2 Применяемые КВП имеют один из двух статусов: «Требование» или «Рекомендация». Проверка должна начинаться с КВП со статусом «Требование».

1.3.3 КВП, имеющие статус «Требование», предназначены для проверки соответствия СУБП поставщика услуг воздушному законодательству РФ. Эти КВП содержат ссылки на нормативные документы ГА РФ. На КВП со статусом «Требование» проверяемый поставщик услуг обязан представить проверяющему соответствующие доказательства выполнения требований воздушного законодательства РФ.

1.3.4 Результаты проверок по КВП со статусом «Требование» используются проверяющим для вывода о соответствии или несоответствии СУБП поставщика услуг установленным требованиям. При проведении проверки по КВП со статусом «Требование» проверяющий должен оперировать только ссылками на нормативные правовые акты Российской Федерации.

1.3.5 КВП, имеющие статус «Рекомендация», предназначены для оценки уровня внедрения в СУБП передовых международных практик, прежде всего Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs). Эти КВП содержат ссылки на соответствующие международные документы. Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» проводится, как правило, в отношении тех поставщиков услуг, СУБП которых получила оценку проверяющего «Соответствует». По КВП со статусом «Рекомендация» проверяющий может предложить проверяемому поставщику услуг продемонстрировать реализацию мероприятий и решений, предусмотренных документами ИКАО или других международных организаций, если это применимо для соответствующего поставщика услуг.

1.3.6 Объем проверки по КВП со статусом «Рекомендация» (выборочная или полная проверка) определяется проверяющим в каждом конкретном случае.

1.3.7 Проверка по КВП со статусом «Рекомендация» может быть проведена в случае, если проверяющий имеет сомнения в достаточности или эффективности реализуемых поставщиком услуг мероприятий, предусмотренных требованиями воздушного законодательства РФ, ссылки на которые включены в КВП со статусом «Требование». В этом случае проверка по КВП со статусом «Рекомендация» используется с целью получения от поставщика услуг дополнительных сведений и доказательств, которые могут быть приняты проверяющим в зачет выполнения требований нормативно-правовых актов, ссылки на которые имеются в КВП со статусом «Требование».

1.3.8 Результаты проверки по КВП со статусом «Рекомендация» используются для повышения общего рейтинга (оценки эффективности) СУБП поставщика услуг (см. пункт 1.3.5 МР) и планирования будущих проверок поставщика услуг в соответствии с законодательством РФ.

1.3.9 Структура КВП, единая для всех поставщиков услуг, приведена на рис. 1.

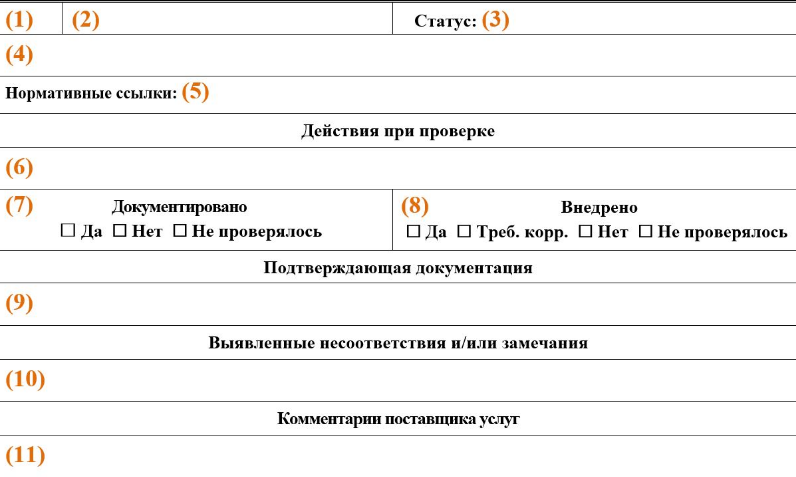


Рисунок 1. Структура КВП.

Поле 1 – Порядковый номер КВП по сквозной нумерации КВП данного поставщика услуг;

Поле 2 –Уникальный индекс КВП (см. п. 1.3.10);

Поле 3 – Статус КВП («Требование» или «Рекомендация»);

Поле 4 – Основной текст КВП, содержащий краткое описание (сущность) вопроса, подлежащего проверке;

Поле 5 – Ссылки на документы, послужившие основанием КВП. Ссылка содержит сокращенное наименование документа (с учетом перечня документов, приведенного в разделе 5 настоящих МР) и указание на пункт (раздел, подраздел) этого документа;

Поле 6 – Действия при проверке, необходимые для выполнения проверки соответствия данному КВП. В этом поле проводится краткий перечень действий (мероприятий, решений), которые должен (может) предпринять поставщик услуг в рамках СУБП, и по которым ожидается оценка со стороны проверяющего. В конце поля содержится гиперссылка на дополнительные рекомендации проверяющему по проведению проверки;

Поле 7 – Отметка проверяющего по факту документирования условия КВП;

Поле 8 – Отметка проверяющего по факту внедрения условия КВП;

Поле 9 – Ссылки на документы поставщика услуг, подтверждающие выполнение требования или рекомендации КВП (заполняется проверяющим). Поле не должно содержать формального перечисления принятых поставщиком документов. Каждая ссылка на документ должна сопровождаться комментарием проверяющего, точно указывающим на то, что проверяемый вопрос был изучен и представлены доказательства выполнения;

Поле 10 – Текст по факту выявления несоответствий или замечаний проверяющего (заполняется проверяющим). Каждое замечание должно сопровождаться комментарием, содержащим доказательства того, что поставщиком услуг не выполняется соответствующее требование (рекомендация);

Поле 11 - Комментарий поставщика услуг по существу проверки по данному КВП (заполняется поставщиком услуг).

1.3.10 Каждый КВП имеет уникальный буквенно-цифровой индекс, как показано на рисунке 2.

**Э-ОЛР-1.5-1**

Рисунок 2. Формирование индекса КВП

1. Первая буква указывает тип поставщика услуг: Э – эксплуатант, А – оператор аэродрома, Т – организации по ТО, У – АУЦ.
2. КВП эксплуатантов имеют дополнительные индексы в связи с наличием «сквозных требований» - описывающих внедрение СУБП во все аспекты деятельности:

Э-ОЛР – «Организация летной работы»;

Э-ДСП – «Диспетчерское обеспечение полетов»;

Э-ПЛГ – «Поддержание летной годности»;

Э-КАБ «Организация работы кабинного экипажа»;

Э-ОНО «Организация наземного обслуживания»;

Э-ОГП «Организация грузовых перевозок».

1. Следующие за буквами цифры (3) имеют следующее значение.

Первая цифра обозначает принадлежность КВП к компонентам, а вторая к элементам СУБП (см. таблицу в пункте 1.2.7 МР).

1. Четвертая цифра указывает порядковый номер КВП, относящийся к данному элементу.

Например, если КВП имеет индекс Э-ОЛР-1.5-1 означает, что это КВП относится к проверке организации летной работы эксплуатанта, относящийся к первому компоненту «Политика и цели обеспечения БП», к пятому элементу «Документация по СУБП» этого компонента, это первый по порядку КВП.

**1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству**

1.4.1 В процессе оценки выполнении каждого конкретного КВП проверяющий должен знакомиться с методами, системами или процедурами, которые поставщик услуг использует или намеревается использовать для обеспечения соблюдения правил, требований, положений руководств, наличие которых является обязательным (например, руководство по производству полетов, руководство по деятельности и т.п.). Основная цель проверки функционирования СУБП – подтвердить соблюдение и эффективность принятых поставщиком услуг методов, систем или процедур для демонстрации соблюдения им требований нормативных правовых актов Российской Федерации и достижения целевых уровней безопасности полетов.

Для этих целей проверяющий должен использовать такие формы контроля, как изучение представленных поставщиком услуг документов, осмотры воздушных судов и объектов инфраструктуры, проведение собеседований с работниками поставщика услуг. Могут быть использованы другие формы контроля, позволяющие получать объективные данные об эффективности СУБП проверяемого поставщика услуг (изучение статистических данных, получение документов от других организаций, активность участия поставщика услуг в национальных или международных объединениях по вопросам безопасности полетов и т.п.).

Дополнительные пояснения и рекомендации по проверке включены раздел 4 МР.

1.4.2 Выполнение требования или рекомендации оценивается по двум параметрам; «Документировано» и «Внедрено».

1.4.3 Требование или рекомендация считается документированной, если поставщик демонстрирует выполнение всех нижеперечисленных положений:

а) в нормативных документах поставщика услуг четко прописана обязательность выполнения данного требования или рекомендации;

б) указаны должностные лица, ответственные за их выполнение;

в) документ утвержден в установленном порядке и является действующим,

г) документ оформлен в соответствии с принятым поставщиком стандартом оформления локальных нормативных актов;

д) содержание документа доведено до работников в части касающейся.

1.4.4 Требование или рекомендация считается полностью внедренной, если поставщик услуг может подтвердить их выполнение в полном объеме с помощью документов, протоколов, отчетов по выполненным мероприятиям и т.д., а также продемонстрировать выполнение требуемой процедуры СУБП на реальном примере.

1.4.5 Требование или рекомендация считается частично внедренной и требующей корректировки, если выполнение требования или рекомендации обеспечивается по оценке проверяющего не менее, чем на 50%, при условии, что все требования (рекомендации) документированы.

1.4.6 Оценка соответствия требованию или рекомендации осуществляется по единому алгоритму в соответствии с таблицей 1.

**Таблица 1 Критерии оценки соответствия требованиям и рекомендациям**

|  |  |
| --- | --- |
| **Степень выполнения требования/рекомендации** | **Оценка соответствия** |
| Документировано, внедрено | Соответствует |
| Документировано, внедрено частично, требует корректировки | Соответствует, требует корректировки |
| Документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Внедрено, не документировано | Не соответствует |
| Не документировано, не внедрено | Не соответствует |
| Не проверялось | Не учитывается в оценке |

1.4.7 Указания по оформлению результатов проверки, оценке эффективности СУБП и оформлению отчета по проверке приведены в Разделе 3.

**Раздел 2 Контрольные вопросы проверки АУЦ**

**2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

**2.1.1 Обязательства руководства**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 1** | **У-1.1-1** | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ имеет Политику обеспечения БП, которая:  a) отражает обязательства организации по обеспечению БП;  b) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов для реализации Политики;  c) включает процедуру отчетности в области БП;  d) четко указывает, какие виды поведения считаются недопустимыми и обстоятельства, при которых не будут применяться дисциплинарные меры;  e) подписывается ответственным руководителем;  f) доводится до сведения всех сотрудников организации;  g) периодически пересматривается. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 1.1.1. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться в наличии Политики АУЦ в области БП, в которой содержатся сведения о приверженности организации безопасности полетов (приоритет в области БП), а также сведения о предоставлении ресурсов, необходимых для ее реализации. 2. Политика должна быть утверждена руководителем АУЦ (допускается, что Политика утверждена как самостоятельный документ, а также как составная часть документации по управлению безопасностью полетов). 3. Проверяется размещение Политики в общедоступных местах (информационные стенды, корпоративные сайты, экземпляры в офисных помещениях, комнатах подготовки обучаемых и т.д.). 4. Проверяются записи ознакомления работников и обучаемых с Политикой в области БП (листы ознакомления, записи в информационных системах, рассылках и т.д.). 5. Проверяется наличие в Политике в области БП следующих сведений:   - информация о развитии в АУЦ позитивной культуры БП.  - информация для персонала с описанием обстоятельств и условий, гарантирующих неприменение дисциплинарных мер;  - определения недопустимого поведения. ([**МР**](#_Рекомендация_У-1.1-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |
| **№ 2** | **У-1.1-2** | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ определяет цели обеспечения БП, создающие основу для мониторинга показателей обеспечения БП; цели содержат обязательства по постоянному повышению эффективности СУБП, доводятся до всей организации и периодически пересматриваются. | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п.1.1.2;РУБП ИКАО п. 9.3.4.7. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться в наличии утвержденных целей, в том числе количественных показателей эффективности деятельности АУЦ в области безопасности полетов (могут быть как включены в текст Политики в области безопасности полетов, так и утверждаться отдельным документом АУЦ). 2. Проверяется доведение целей до работников АУЦ и обучаемых. 3. Необходимо удостовериться, что АУЦ выполняет мониторинг достижения целей (качественных и количественных показателей) и периодически их пересматривает.([**МР**](#_Рекомендация_У-1.1-2.)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

**2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 3** | **У-1.2-1** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ назначает руководителя организации, который:  а) организует и контролирует осуществление деятельности АУЦ в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, сертификатом и руководствами АУЦ;  б) внедряет и обеспечивает функционирование системы управления безопасностью полетов АУЦ. | | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-289 п. 41. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования СУБП. 2. Документ(ы) должен(ы) содержать сведения о том, что руководитель несет ответственность (организует/контролирует) деятельность в соответствии с законодательством РФ, сертификатом и руководствами АУЦ. 3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. 4. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем АУЦ своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.).([**МР**](#_Требование_У-1.2-1)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 4** | **У-1.2-2** | | **Статус:** Рекомендация |
| Руководитель АУЦ обеспечивает выделение ресурсов, необходимых для управления рисками для безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п. 9.3.5.6, 9.3.5.7. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Внедрение данной рекомендации в деятельности АУЦ подтверждается решениями руководителя, направленными на обеспечение безопасности полетов. 2. Документ(ы) должен(ы) содержать сведения о том, что руководитель имеет полномочия для обеспечения планирования и распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП. 3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. ([**МР**](#_Рекомендация_У-1.2-2)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 5** | **У-1.2-3** | | **Статус:** Требование |
| В АУЦ определены обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а). | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Проверяется наличие в АУЦ документов, определяющих:  - организационную структуру, утвержденную руководством АУЦ;  - функциональное и непосредственное подчинение;  -должностных лиц из числа руководителей, обеспечивающих функции управления БП;  - документацию с описанием ответственности руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование СУБП по аспектам деятельности, связанным с эксплуатацией ВС (производство полетов, ПЛГ, наземное обслуживание).  2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. ([**МР**](#_Требование_У-1.2-3)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 6** | **У-1.2-4** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ назначает руководителей, которые в рамках своей непосредственной деятельности имеют полномочия принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5.9. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться в наличии документов, содержащих сведения о том, что руководители по направлениям деятельности (летная эксплуатация, ПЛГ, наземное обслуживание) обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для БП. 2. В СУБП есть документальные доказательства (система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению БП, анализы рисков и т.д.) и отметки о том, что руководители АУЦ по направлениям деятельности принимают решение относительно приемлемости рисков. ([**МР**](#_Рекомендация_У-1.2-4)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 7** | **У-1.3-1** | | **Статус:** Требование |
| Руководитель АУЦ назначает руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП | | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-289, п. 41. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что в организационно-распорядительной документации АУЦ имеются сведения о назначении руководителя, ответственного за функционирование СУБП. 2. Получить подтверждения в документах АУЦ, что руководитель по управлению БП подчиняется непосредственно руководителю АУЦ и является независимым от производственной деятельности. 3. Проверить отметки об ознакомлении руководителя с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. 4. Убедиться, что в АУЦ есть документальные подтверждения об исполнении руководителем своих обязанностей в системе управления БП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). [**МР**](#_Требование_У-1.3.1) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 8** | **У-1.4-1** | | **Статус:** Требование |
| В АУЦ разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте. | | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п.2.3.1. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Проверяется наличие инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. 2. Инструкция должна соответствовать организационной структуре АУЦ. 3. Инструкция должна быть согласована с Росавиацией (или территориальным органом Росавиации). 4. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии и инциденте. ([**МР**](#_Требование_У-1.4-1)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 9** | **У-1.4-2** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ обеспечивает разработку плана мероприятий на случай аварийной обстановки, обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, связанным с эксплуатацией ВС, или другой чрезвычайной ситуацией при эксплуатации ВС. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п.1.4, РУБП ИКАО п.9.3.7. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Проверяется наличие Плана действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования АУЦ при возникновении чрезвычайной ситуации. 2. План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:   - содержать классификацию чрезвычайных ситуаций;  - описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения чрезвычайной ситуации;  - соответствовать организационной структуре АУЦ;  - способствовать централизации руководства и координации всей деятельности АУЦ с в случае чрезвычайной ситуации;  - содержать перечень типовых инструкций по действиям персонала;  - обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в чрезвычайных ситуациях.   1. План действий предусматривает проведение периодических тренировок действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. 2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с Планом действий на случай аварийной обстановки. ([**МР**](#_Рекомендация_У-1.4-2)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 10** | **У-1.4-3** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ обеспечивает надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п.1.4, РУБП ИКАО п.9.3.7. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Проверяется документация по согласованию плана с аналогичными планами организаций, с которыми АУЦ взаимодействует при предоставлении своих услуг (операторы аэродромов, организации ОВД, ТО, метеообеспечения и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация_У-1.4-3)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2 1.5 Документация по СУБП**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 11** | **У-1.5-1** | **Статус:** Требование |
| АУЦ создает систему документации, в соответствии с которой функционирует СУБП, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации. Перечень документации по СУБП содержит:  а) обязанности должностных лиц АУЦ по организации и обеспечению функционирования СУБП;  б) перечень сведений в области БП, порядок их учета и хранения;  в) источники данных для получения сведений в области БП;  г) порядок выявления факторов опасности;  д) порядок сбора данных о факторах опасности;  е) порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;  ж) порядок разработки мероприятий по снижению риска;  з) порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска. | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3; ФАП-289, п.58. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что АУЦ разработал и утвердил перечень документов, включающих в себя процессы и процедуры функционирования СУБП. 2. Документация по СУБП соответствует деятельности АУЦ (документация может состоять из отдельных документов и являться составной частью других документов). 3. Перечень документации описывает все компоненты системы управления безопасностью полетов в соответствии с требованиями Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215. 4. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений, установлен порядок внесения изменений. 5. Проверить отметки об ознакомлении работников с документацией по СУБП. 6. Убедиться, что документация по БП хранится в местах (в том числе в электронном виде), доступных для сотрудников АУЦ и обучаемых. ([**МР**](#_Требование_У-1.5-1)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 12** | **У-1.5-2** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ разрабатывает и утверждает распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию СУБП. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.4. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что АУЦ разработал распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию СУБП (например, программа развития СУБП, план внедрения/ развития СУБП и т.д.). 2. Проверить актуальность документации по планированию СУБП. 3. Убедиться, что в АУЦ функционирует процесс распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение мероприятий. 4. Проверить итоги исполнения мероприятий по внедрению/развитию СУБП (подтверждающие документы, базы данных по контролю исполнения и т.д.). ([**МР**](#_Требование_У-1.5-2)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 13** | **У-1.5-3** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ разрабатывает и утверждает руководство по СУБП (РУБП), содержащее в себе описание процесса функционирования СУБП. | | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО п.9.3.8. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что АУЦ разработал и утвердил собственное РУБП содержащее в себе описание процесса функционирования СУБП. 2. РУБП находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Проверить отметки об ознакомлении работников с РУБП. ([**МР**](#_Рекомендация_У-1.5-3)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.2 Управление рисками для безопасности полетов**

**2.2.1 Выявление факторов опасности**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 14** | **У-2.1-1** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ осуществляет сбор и обработку данных о факторах опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки** Постановление Правительства от 18.11.2014 г. № 1215 п.3 (б, в, г, д), п.5 (а). | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Удостовериться, что документация АУЦ определяет порядок сбора и обработки факторов опасности (как выявляются факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии БП); 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения о факторах опасности и т.д.). 4. Удостовериться, что данные по факторам опасности обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней факторов опасности). 5. В АУЦ существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) об обнаружении факторов опасности. ([**МР**](#_Требование_У-2.1-1)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 15** | **У-2.1-2** | | **Статус:** Рекомендация |
| Процесс выявления факторов опасности АУЦ основывается на сочетании реагирующих и проактивных методах сбора информации о факторах опасности (процесс может содержать прогностические методы сбора данных). | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 ИКАО Добавление 2 п.2.1.2, РУБП ИКАО п.5.2.10.2. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Удостовериться, что документация по СУБП АУЦ содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности. 2. Данные о факторах опасности АУЦ собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. В АУЦ имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. ([**МР**](#_Рекомендация_У-2.1-2)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 16** | **У-2.1-3** | **Статус:** Рекомендация |
| В АУЦ осуществляется процесс сбора информации по факту сообщений работников о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении безопасности полетов (добровольные сообщения). | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО Doc.9859 п. 2.5.2.5, 9.4.4.3. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Убедиться, что Документация АУЦ определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений:   - определены способы подачи сообщений (электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.);  - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений;  - порядок разработки мероприятий по факту сообщения;  - порядок предоставления обратной связи.   1. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 2. В АУЦ имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 3. Получить подтверждения исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация_У-2.1-3)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не применимо** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 17** | **У-2.1-4** | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ имеет процедуру выявления факторов опасности, связанных с его интерфейсами со взаимодействующими организациями. | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО, п. 2.5.2.12. | | |
| **Действия при проверке** | | |
| 1. Документация АУЦ определяет порядок проведения аудитов безопасности полетов и качества взаимодействующих организаций.   - определен перечень взаимодействующих организаций, интерфейсы с которыми оказывают влияние на безопасность полетов поставщика услуг;  - установлена периодичность аудитов:  - определен порядок использования информации о выявленных недостатках в процедуре выявления факторов опасности;  - установлен порядок предоставления обратной связи проверяемой организации.   1. Документация по порядку проведения аудитов находится в актуализированном состоянии. 2. В АУЦ имеются подтверждения проведенных аудитов и перечень выявленных при этом факторов опасности.([**МР**](#_Рекомендация_У-2.1.4)) | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не применимо** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** |
| **Подтверждающая документация** | | |
|  | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | |
|  | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | |
|  | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 18** | **У-2.1-5** | | **Статус:** Рекомендация |
| РУБП АУЦ содержит подробное описание процедур внутренних расследований в области безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** РУБП ИКАО, п. 5.2.4.2, .9.3.8.3 g). | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что документация АУЦ определяет типы событий, подлежащих внутренним расследованиям, и порядок их проведения: установлены правила формирования комиссии по расследованию, сроки его проведения и формат отчета по расследованию; 2. Документация по проведению внутренних расследований находится в актуализированном состоянии. 3. В АУЦ имеются подтверждения проведенных расследований, перечень выявленных при этом факторов опасности. ([**МР**](#_Рекомендация_У-2.1-5)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№19** | **У-2.2-1** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановления Правительства от 18.11.2014 г. №1215. п.3 (е), п.5 (б). | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что в АУЦ разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями и процедурами по проведению анализа факторов опасности и оценки риска. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием БП проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП при обучении пилотов. 3. В АУЦ определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства АУЦ ([**МР**](#_Требование_У-2.2-1)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 20** | **У-2.2-2** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п.3 (ж, з), п.5 (в). | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться в том, что в АУЦ установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе качества подтверждают, что в АУЦ проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для БП. 3. В АУЦ определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 4. В АУЦ имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов[. (**МР)**](#_Требование_У-2.2-2) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 21** | **У- 2.2-3** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для безопасности полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215. п. 3 (и). | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться что в АУЦ установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе качества подтверждают, что в АУЦ осуществляется оценка эффективности мероприятий[**. (МР)**](#_Требование_У-2.2-3) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 22** | **У-2.2-4** | | **Статус:** Рекомендация |
| Использование результатов функционирующей системы менеджмента качества (СМК) для повышения эффективности процесса управления риском для безопасности полетов. Внедрение элементов интегрирования систем СУБП и СМК. | | | |
| **Нормативные ссылки:** ФАП-289 п. 59, РУБП ИКАО Doc.9859. п. 9.7.6. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Получить подтверждения, что вопросы интеграции систем СМК и СУБП обсуждались руководством АУЦ. 2. Убедиться, что в РУБП имеются положения, предусматривающие использование результатов процессов СМК (проверки, инспекции, расследования, анализ первопричин, разработка процессов и превентивных мер) в процессе управления риском для БП. 3. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) подтверждают, что элементы интегрирования систем СУБП и СМК внедрены[. (**МР)**](#_Рекомендация_У-2.2-4) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.3. Обеспечение безопасности полетов**

**2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 23** | **У-3.1-1** | | **Статус:** Рекомендация |
| В АУЦ разработаны показатели уровня безопасности полетов (показатели эффективности обеспечения БП), и проводится регулярный мониторинг показателей. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п. 3.1.2;. РУБП ИКАО п. 9.5.4. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Получить документальное подтверждение, что в АУЦ разработаны и внедрены количественные показатели уровня БП, установлены целевые и пороговые уровни показателей и проводится мониторинг показателей на регулярной основе. 2. Убедиться, что показатели уровня БП используются для оценки эффективности функционирования системы управления риском и разработки мероприятий при выходе значений показателей за пороговые уровни. 3. Работники и обучаемые ознакомлены с текущим уровнем безопасности полетов и мероприятиями, направленными на поддержание уровня БП[. **(МР)**](#_Рекомендация_У-3.1-1) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 24** | **У-3.1-2** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий. | | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 2.1.8, 3.1.8. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Получить документальное подтверждение, что АУЦ готов к координации действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента). 2. Проверить, имеют ли специалисты, которые участвовали или предполагаются к участию в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, соответствующую квалификацию. ([**МР**](#_Требование_У-3.1-2)**)** | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 25** | **У-3.1-3** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ организует проведение разборов, а также учет и анализ авиационных событий с ВС, происходящих в процессе деятельности АУЦ. | | | |
| **Нормативные ссылки:** ПРАПИ-98 п. 2.8, 2.10.2, 3.7, 3.9. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться, что в АУЦ проходят разборы отчетов по расследованиям авиационных событий с изучением обстоятельств, причин и факторов события и имеются отметки об ознакомлении работников и обучаемых с результатами расследования. 2. АУЦ осуществляет учет и анализ авиационных событий, происходящих в процессе деятельности АУЦ;   - разработаны и структурированы формы учета информации об авиационных событиях (в наличии базы данных реестры с информацией по событиям и т.д.);  - проводится контроль исполнения рекомендаций, представленных в отчете по событию.   1. Осуществляется проведение анализа авиационных событий (в наличии имеются аналитические материалы, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий**. (**[**МР**](#_Требование_У-3.1-3)**)** | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 26** | **У-3.1-4** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ осуществляет внутренние проверки функционирования СУБП в целях оценки эффективности ее функционирования. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Получить документальные подтверждения того, что в АУЦ определен процесс проведения проверок функционирования СУБП. 2. Имеется подтверждающая документация (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.д.). **(**[**МР**](#_Рекомендация_У-3.1-4)**).** | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
| \ | | | |

**2.3.2 Осуществление изменений**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 27** | **У-3.2-1** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые могут повлиять на уровень рисков для БП, связанных с предоставляемыми им продуктами или услугами, определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19, Добавление 2, п. 3.2; РУБП ИКАО п. 9.5.5. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. В АУЦ описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии безопасности полетов. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация с оценкой возможных рисков для БП при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (пример: отчеты и анализы по освоению новых типов учебных ВС или видов полета, оценка риска при изменении организационной структуры АУЦ, новых программ подготовки пилотов и т.д.). 4. По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения**. (**[**МР**](#_Требование:_Э-3.2-1)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 28** | **У-3.3-1** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ осуществляет процесс внесения изменений в систему управления безопасностью полетов. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. № 1215 п. 5 (д); | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться в том, что в документации АУЦ описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов (например, программы по развитию СУБП, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению СУБП, планы мероприятий и т.д.). ([**МР**)](#_Требование_У-3.3-1) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов**

**2.4.1Подготовка кадров и обучение**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 29** | **У 4.1-1** | | **Статус:** Рекомендация |
| АУЦ разрабатывает и выполняет программу подготовки преподавателей, инструкторов, всех работников и обучаемых в области безопасности полетов, которая отвечает следующим условиям:  а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию работников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП;  б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого работника и обучаемого в обеспечении функционирования СУБП. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п. 4.1; РУБП ИКАО п. 9.6.4. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться в том, что в АУЦ разработана(-ы) и утверждена(-ы) руководством программа(-ы) обучения работников в области СУБП (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации АУЦ по СУБП). 2. Получить подтверждения, что объем подготовки по СУБП имеет различия по объему и специфике подготовки (пример: наличие разных программ для обучения преподавателей, инструкторов, руководства, работников, обучаемых). 3. Проверить наличие подтверждающих документов о прохождении обучения по СУБП работниками АУЦ (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.д.). ([**МР**](#_Рекомендация_У-4.1.1)) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр.☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 30** | **У-4.2-1** | | **Статус:** Рекомендация |
| В АУЦ разработан и утвержден процесс обмена информацией о БП и информирования о результатах рассмотрения проблем БП всего заинтересованного персонала с разъяснением причин введения или изменения процедур обеспечения БП. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Приложение 19 Добавление 2 п.4.1.2, РУБП ИКАО п. 9.6.5 | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться в том, что в документах АУЦ описан процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе аналитической обработки информации по БП, а также процесс информирования персонала о данных проблемах. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация (протоколы правлений, комитетов, разборов, листы рассылки и т.д.) с отметками о том, что руководство информировано в части состояния БП. 4. В АУЦ осуществляется реальное информирование персонала по вопросам обеспечения безопасности полетов (стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.д.). ([**МР**)](#_Рекомендация_У-4.2-1) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ 31** | **У-4.2-2[[10]](#footnote-10)** | | **Статус:** Требование |
| АУЦ представляет в Росавиацию данные о факторах опасности и риска. | | | |
| **Нормативные ссылки:** Постановление Правительства от 18.11.2014 года. № 1215 п. 6. | | | |
| **Действия при проверке** | | | |
| 1. Убедиться в том, что в документах АУЦ описан процесс предоставления информации о факторах опасности и связанных с ними рисках в Росавиацию в установленном формате. 2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в ФАВТ (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) | | | |
| **Документировано ☐ Да ☐ Нет ☐ Не проверялось** | | **Внедрено ☐ Да ☐ Треб. корр. ☐ Нет ☐ Не проверялось** | |
| **Подтверждающая документация** | | | |
|  | | | |
| **Выявленные несоответствия и/или замечания** | | | |
|  | | | |
| **Комментарии поставщика услуг** | | | |
|  | | | |

**Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке**

* 1. В ходе проверки проверяющий отмечает в итоговых таблицах 2, 3, 4 результаты оценок соответствия или несоответствия по каждому КВП.

|  |
| --- |
| **Таблица 2 Соответствие требованиям** |
| |  | | --- | | **АУЦ** | | ☐ У-1.2-1 | | ☐ У-1.2-3 | | ☐ У-1.3-1 | | ☐ У-1.4-1 | | ☐ У-1.5-1 | | ☐ У-1.5-2 | | ☐ У-2.1-1 | | ☐ У-2.2-1 | | ☐ У-2.2-2 | | ☐ У-2.2-3 | | ☐ У-3.1-2 | | ☐ У-3.1-3 | | ☐ У-3.3-1 | | ☐ У-4.2-2\* |   \*КВП не применяется до установления Минтрансом России  формата предоставления этих данных |

|  |
| --- |
| **Таблица 3 Соответствие рекомендациям на основе Стандартов ИКАО** |
| |  | | --- | | **АУЦ** | | ☐ У-1.1-1 | | ☐ У-1.1-2 | | ☐ У-1.2-4 | | ☐ У-1.4-2 | | ☐ У-1.4-3 | | ☐ У-2.1-2 | | ☐ У-3.1-1 | | ☐ У-3.1-4 | | ☐ У-3.2-1 | | ☐ У-4.1-1 | | ☐ У-4.2-1 | |

|  |
| --- |
| **Таблица 4 Соответствие рекомендациям на основе технических руководств ИКАО и других документов международных организаций** |
| |  | | --- | | **АУЦ** | | ☐ У-1.2-2 | | ☐ У-1.5-3 | | ☐ У-2.1-3 | | ☐ У-2.1-4 | | ☐ У-2.1-5 | | ☐ У-2.2-4 | |

3.2 Рекомендуется для удобства дальнейшего использования результатов при составлении итогового документа по результатам проверки СУБП и для расчета коэффициента эффективности СУБП использовать следующие обозначения, проставляя их в строке каждого КВП как для требований, так и для рекомендаций:

«С» - Соответствует;

«СК» - Соответствует, требует корректировки;

«Н» - Не соответствует;

«НП» - Не проверялось.

3.3 На основании Таблицы 2, в которой включены только КВП, имеющие статус «Требование», проверяющий формирует вывод о соответствии или несоответствии СУБП требованиям воздушного законодательства, используя следующий критерий:

Общая оценка по результату проверки «Соответствует» выставляется, если по таблице 2 требований нет ни одной оценки «Не соответствует».

3.4 Проверяющему следует обратить внимание на то, что решение о соответствии СУБП требованиям воздушного законодательства должно приниматься комплексно, с учетом результатов проверок по другим направлениям деятельности поставщика услуг. Необходимо исключать ситуации, когда вывод о соответствии СУБП установленным требованиям противоречит выводам о соблюдении поставщиком услуг требований в других областях деятельности.

При возникновении противоречий:

а) Сделано заключение о несоответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны положительные заключения. Следует обратить внимание проверяющих в других областях проверки на выявленные нарушения в функционировании СУБП и предложить им пересмотреть сделанные выводы, представив соответствующие доказательства и факты.

б) Сделано заключение о соответствии СУБП установленным требованиям, при этом в других областях проверки проверяющими сделаны отрицательные заключения. Следует пересмотреть выводы об эффективности СУБП, воспользовавшись для этих целей доказательствами и фактами, полученными другими проверяющими.

3.5 На основании таблиц 2, 3, 4 проверяющий заполняет таблицу 5.

**Таблица 5 Данные для расчета коэффициента эффективности СУБП**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Требования | | Рекомендации по Стандартам ИКАО | | Другие рекомендации | |
| Соответствует | ТС |  | РС |  | РР |  |
| Соответствует, требует корректировки | ТК |  | РСК |  | РРК |  |
| Не соответствует | - |  | - |  | - |  |
| Не проверялось | NТН |  | NСН |  | NРН |  |
| Всего | NТ |  | NС |  | NР |  |
| Проверено |  |  |  |  |  |  |

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

ТС – количество соответствий требованиям;

ТК – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

NТ – общее количество требований данного поставщика услуг;

NТН – количество требований данного поставщика услуг, которые не проверялись в ходе данной проверки;

РС – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

РСК – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО с условием необходимых корректировок

NС – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО;

NСН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО, которые не проверялись в ходе проверки;

РР – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

РРК – количество соответствий рекомендациям, основанным на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, с условием необходимых корректировок;

NР – общее количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций;

NРН – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на рекомендациях ИКАО, а также на положениях документов ИАТА и других организаций, которые не проверялись в ходе проверки.

Расчет коэффициента эффективности СУБП производится по формуле:

**.**

3.6 Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблице 6

**Таблица 6 Критерии оценки эффективности СУБП поставщика услуг**

|  |  |
| --- | --- |
| Значения Кэфф. | Уровень эффективности СУБП |
| 10-20,0 | Приемлемый |
| 20,1-22,0 | Хороший |
| Более 22,0 | Высокий |

3.7 Результаты оценки эффективности направляются в Управление инспекции по безопасности полетов (УИБП) Росавиации для их учета и анализа. Результаты оценки эффективности СУБП поставщиков услуг используются УИБП Росавиации и отделами инспекции по безопасности полетов (отделами, на которые возложены функции инспекции по безопасности полетов) территориальных органов Росавиации с соблюдением требований Добавления 3 «Принципы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников» Приложения 19.

**Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему**

**4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов**

**4.1.0 Основные положения**

4.1.0.1 Компонент СУБП политика и цели в области обеспечения безопасности полетов направлен на формирование у поставщика услуг условий для эффективного управления безопасностью полетов. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем формирования политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Решения руководящего состава не должны противоречить основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике.

4.1.0.2 К условиям внедрения данного компонента СУБП в деятельность поставщика услуг относится определение иерархии ответственности за безопасность полетов и описание обязанностей должностных лиц, ответственных за безопасность полетов. Организационная структура должна соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг.

4.1.0.3 Процесс координации и планирования мероприятий на случай аварийной обстановки также является неотъемлемой частью данного компонента СУБП. Основная задача планирования таких мероприятий состоит в обеспечении централизованного руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае возникновения кризисных ситуаций (авиационные события, акты незаконного вмешательства, природные явления и т.д.).

4.1.0.4 В ходе формирования СУБП поставщику услуг необходимо наладить процесс планирования СУБП, в котором определяются мероприятия по внедрению/дальнейшему развитию данной системы, а также определить цели (показатели) в области безопасности полетов.

4.1.0.5 В ходе внедрения данного компонента поставщику услуг необходимо разработать документацию по СУБП, которая должна описывать основные процессы СУБП:

- политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;

- требования к СУБП;

- процессы и процедуры СУБП;

- иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;

- результаты функционирования СУБП.

**4.1.1 Обязательства руководства**

4.1.1.1. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем разработки политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Политика может представлять собой как отдельный документ в системе качества поставщика услуг, так и являться составной частью других документов, входящих в систему управления безопасностью полетов (к примеру: руководства, положения и т.д.).

4.1.1.2 Политика в области БП должна утверждаться руководством компании. Формы утверждения данного документа могут различаться (приказы, указания, распоряжения и т.д.). Руководство компании обязано довести политику до сведения всех работников, осуществляющих свою деятельность в области безопасности полетов (у поставщика услуг имеются в наличии листы ознакомления, отметки в электронных систем учета и т.д.). Рекомендуется, чтобы политика размещалась в общедоступных местах поставщика услуг (в рабочих помещениях, офисах, на корпоративных сайтах, информационных стендах и т.д.).

4.1.1.3 В ходе проведения проверки необходимо убедиться, что включенные в нее принципы нашли свое практическое применение в деятельности поставщика услуг. При проведении проверки необходимо обратить внимание на следующее:

- каким образом руководство поставщика услуг принимает решения, направленные на обеспечение безопасности полетов;

- исполнение решений руководителя поставщика услуг сопровождается распределением ресурсов;

- действия/решения руководящего состава должны соответствовать основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике;

- если в политике есть сведения о внедрении некарательной среды;

- если в политике содержатся сведения о предоставлении ресурсов, то у поставщика услуг имеются подтверждения о том, что обеспечивается поддержка исполнения мероприятий (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, соблюдение условий труда и т.д.), направленных на обеспечение безопасности полетов (в том числе отсутствие решений, неисполнение которых было связано с отсутствием финансирования со стороны руководящего состава) и т.д.

4.1.1.4 Поставщику услуг рекомендуется включить в политику сведения о функционировании в компании позитивной культуры безопасности полетов. Позитивная культура обеспечения безопасности полетов основывается на следующих составляющих:

- популяризации вопросов безопасности полетов;

- общей осведомленности (как руководства, так и работников) о имеющихся факторах опасности;

- внедрении принципов безопасности полетов во все сферы деятельности поставщика услуг;

- эффективной передаче информации о безопасности полетов;

- разбор ошибок с целью разработки мероприятий, предотвращающих их в будущем.

4.1.1.5 В политику также рекомендуется включить сведения о развитии системы сообщений работников поставщика услуг, как одном из эффективных способов получения информации о факторах опасности. Заявления в политике должны указывать на поощрения развития системы представления данных о безопасности полетов. В ходе проведения проверки необходимо обратить внимание, что система представления данных должна состоять как из обязательных докладов работников по вопросам безопасности полетов, так и добровольных сообщений, описывающих факторы опасности, способные негативно отразиться на показателях безопасности полетов поставщика услуг.

Обязательные доклады несут в себе информацию об уже случившихся фактах проявления факторов опасности (инциденты с ВС, повреждения воздушных судов, нарушения, допущенные персоналом поставщика услуг и т.д.). Добровольные сообщения нацелены на получение информации до наступления негативных последствий в области безопасности полетов (ошибки персонала, необходимость доработки процедур/процессов, предложения по улучшению и т.д.). Система сообщений поставщика услуг должна учитывать возможность подачи работником конфиденциальных сообщений (сведения о работнике, подавшем сообщение, не разглашаются). Еще одним условием эффективного функционирования данной системы является предоставление обратной связи работникам по фактам сообщений. Требования по внедрению данной системы подробно описаны во втором компоненте СУБП «Управление факторами риска для безопасности полетов».

4.1.1.6 Поставщику услуг рекомендуется описать в политике условия, при которых к работникам не будут применяться дисциплинарные меры. В ходе проведения проверки необходимо установить обстоятельства и условия, гарантирующие неприменение дисциплинарных мер по отношению к работникам поставщика услуг (возможно указание таких сведений при описании системы представления данных).

4.1.1.7 В соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО, по внедрению данного элемента («Ответственность руководства») поставщику услуг рекомендуется установить цели (показатели эффективности) безопасности полетов. Данные показатели применяются для оценки эффективности функционирования СУБП (относятся к 3-ему компоненту СУБП «Обеспечение безопасности полетов»).

**Дополнительная информация по проведению проверки**

1. К АУЦ специальных требований по данному элементу СУБП в нормативных документах РФ нет. Соответственно, все КВП со статусом «Требования» основаны на требованиях Правил.

КВП со статусом «Рекомендация» основаны на SARPs ИКАО и рекомендациях РУБП ИКАО, Doc. 9859.

**Рекомендация** [**У-1.1-1**](#_У-1.1-1)

Проверка соответствия данной рекомендации выполняется на основе Приложения 19, Добавление 2, п.1.1.1 и РУБП ИКАО, п. 9.3.4.

При проверке политики следует обратить внимание на отражение в ней приверженности задачам, перечисленным в КВП.

1. *Отражает обязательства организации по обеспечению БП* – в Политике должны быть кратко, но максимально конкретно сформулированы обязательства АУЦ по обеспечению БП при организации, подготовке и выполнению учебных полетов.
2. *Содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов для реализации Политики* – заявление о предоставлении ресурсов является неотъемлемой частью политического заявления.
3. *Включает процедуру отчетности в области БП –* в Политике должно быть заявлено обязательство руководства на постоянной основе отчитываться о состоянии БП перед работниками АУЦ и обучающимися в АУЦ.
4. *Четко указывает, какие виды поведения считаются недопустимыми и обстоятельства, при которых не будут применяться дисциплинарные меры -*недопустимым обычно считается преднамеренное нарушение норм, правил и процедур и сокрытие событий. Обстоятельства, при которых не будут применяться к работнику или обучаемому дисциплинарные меры должны быть указаны конкретно и так, чтобы не допускать двоякого толкования. Запись типа «работник (обучаемый) не наказывается за ошибку при подготовке и выполнения полета» не может считаться достаточной, поскольку на практике реализовать такое обязательство невозможно. Такая запись может содействовать формированию атмосферы безответственности, что недопустимо при обучении пилотов.
5. *Подписывается ответственным руководителем –* Политику подписывает Генеральный директор АУЦ.
6. *Доводится до сведения всех сотрудников организации –* необходимо проверить размещение Политики во всех основных служебных помещениях и учебных классах АУЦ, в системах электронной документации, сети Интранет АУЦ и т.д. Целесообразно провести выборочный опрос работников АУЦ, в частности, инструкторского состава, а также обучаемых с тем, чтобы установить уровень их осведомленности и понимания Политики.
7. *Периодически пересматривается –* удостовериться в том, что процедура и периодичность обновления Политики установлена в нормативной документации АУЦ, и получить подтверждения фактического выполнения процедуры в виде протоколов внесения изменений и предыдущих версий Политики.

**Рекомендация** [**У-1.1-2**](#_У-1.1-2)

Проверка реализации рекомендации проводится на основе Стандарта ИКАО, приведенного в Приложении 19, Добавлении 2, п.1.**1.2,** а также рекомендаций РУБП ИКАО, п. 9.3.4.7.

При проверке необходимо убедиться, что в документации АУЦ сформулировано, какие цели ставит перед собой АУЦ по БП при проведении обучения пилотов, чтобы определить, каких результатов он намеревается достичь. Цели должны представлять собой краткие обобщенные формулировки приоритетов организации в области БП, в которых учтены основные риски АУЦ, главным образом при организации, подготовке и выполнении полетов.

Цели могут быть включены в Политику или оформлены в отдельном документе. Сформулированные цели являются основой для формирования количественных показателей БП и их целевых уровней.

Наличие, обоснованность и приемлемость для государства принятых в АУЦ показателей БП и их уровней проверяются в рамках проверки компонента 3 СУБП «Обеспечение БП».

**4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов**

4.1.2.1 Поставщику услуг следует назначить руководителя, который независимо от других выполняемых функций несет ответственность за внедрение и обеспечение функционирования системы управления безопасностью полетов.

В ходе проведения проверки необходимо установить, в каком из распорядительных документов поставщика услуг (либо перечень документации) приводится информация об ответственности руководителя за состояние СУБП. Перечень таких сведений может содержаться в контрактах (если руководитель осуществляет свою деятельность по контракту/договору), положениях, уставах, рабочих инструкциях, руководствах, а также документации по системе управления безопасности полетов и т.д. Представленная документация должна находиться в актуальном состоянии.

Соблюдение данных требований возможно лишь при практическом внедрении процесса принятия руководителем решений в области СУБП. При проверке поставщику услуг необходимо будет представить какие-либо документально оформленные решения руководителя по вопросам безопасности полетов (могут быть изложены в протоколах правлений, заседаний совещательных органов по управлению безопасностью полетов, приказах, указаниях, распоряжения и т.д.), а также результаты их исполнения.

4.1.2.2 В целях развития СУБП поставщикам услуг следует учитывать рекомендуемую практику ИКАО по уточнению процесса обеспечения руководством необходимых условий для функционирования процесса обеспечения безопасности полетов. Руководство поставщика услуг наделяется для этого полномочиями по обеспечению ресурсами (людские ресурсы, финансовые ресурсы и т.д.). Подтверждением внедрения данной рекомендуемой практики служит наличие у поставщика услуг решений руководителя о выделении средств и информации об исполнении таких мероприятий.

4.1.2.3 Поставщику услуг необходимо разработать четкую структуру, которая будет соответствовать масштабу деятельности организации, а также определить обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. В ходе проверки необходимо установить, что все руководители ознакомлены с данными обязанностями (есть отметки об ознакомлении и т.д.).

4.1.2.4 Одним из условий эффективного функционирования СУБП поставщика услуг является внедрение процесса принятия решений о приемлемости рисков со стороны руководителей. В ходе проведения проверки поставщику услуг необходимо представить документальные доказательства о существовании на практике процесса оценки приемлемости рисков.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование** [**У-1.2-1**](#_У-1.2-1)

Проверка осуществляется согласно п. 41 ФАП-289.

Необходимо удостовериться, что обязанности и ответственность назначенного в АУЦ ответственного руководителя (Генерального директора) изложены в каком-либо распорядительном/нормативном документе (контракт, устав, положение, рабочая инструкция, документация по системе управления).

В перечень обязанностей ответственного руководителя должны быть включена ответственность за обеспечение безопасности полетов при подготовке и выполнении учебных и тренировочных полетов в рамках программы подготовки пилотов, а также его обязанность и ответственность за внедрение и обеспечение функционирования СУБП.

Проверяется наличие ознакомления ответственного руководителя со своими обязанностями, подтвержденное подписью в соответствующем документе.

**Рекомендация** [**У-1.2-2**](#_У-1.2-2)

Проверка реализации основана на рекомендации РУБП ИКАО, п. 9.3.5.6, 9.5.7.

Выделение необходимых финансовых и людских ресурсов является обязательным условием реализации мероприятий по управлению рисками для БП в рамках СУБП АУЦ. Поэтому проверке документов, подтверждающих реализацию данной рекомендации, следует уделить особое внимание. Документы (уставы, должностная инструкция, приказы и т.д.) должны содержать сведения о наличии таких полномочий у ответственного руководителя АУЦ.

Важнейшей частью проверки является проверка документации, подтверждающей реальное выделение ресурсов на осуществление запланированных мероприятий.

**Требование** [**У-1.2-3**](#_У-1.2-3)

Проверяется соответствие требованию, приведенному в Постановлении Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а).

В обеспечении функционирования СУБП *должны* быть задействованы все руководители подразделений АУЦ, связанные с обеспечением, организацией, подготовкой и выполнением полетов в рамках программы подготовки пилотов. При проверке проверяющий *должен* ознакомиться с организационной структурой АУЦ и убедиться, что функции управления СУБП отражены в схеме организационной структуры посредством обозначения функционального и непосредственного подчинения должностных лиц.

Конкретные обязанности должностных лиц в рамках СУБП должны быть четко прописаны в их должностных инструкциях.

Необходимо получить подтверждения в виде протоколов, отчетов и других документов реального участия должностных лиц в процедурах функционирования СУБП. Эти процедуры включают: выявление факторов опасности, прогнозирование сценариев наиболее вероятных последствий их реализации, оценку вероятности негативных событий и серьезности последствий, оценку приемлемости рисков, разработку и реализацию мероприятий, оценка их эффективности, обсуждения динамики показателей уровня БП и т.д.

Рекомендуется провести выборочное собеседование с отдельными должностными лицами (преподавателями, инструкторами, инженерно-техническими работниками) с целью получения подтверждений и уточнения их реального участия в функционировании СУБП.

**Рекомендация** [**У-1.2-4**](#_У-1.2-4)

Данная рекомендация, основанная на Стандарте ИКАО Приложение 19 п.1.2.; и рекомендациях РУБП ИКАО, п. 9.3.5.9, конкретизирует функцию участия отдельных должностных лиц в рамках их работы по реализации процедур СУБП. Данный Стандарт ИКАО четко обозначает важное положение о том, что управление риском – это внутреннее дело любого поставщика услуг, в данном случае АУЦ.

Существует также заблуждение, что оценки риска и их приемлемости выполняются исключительно работниками инспекции (отдела) по БП. На самом деле полноценную оценку риска может провести только опытный специалист в данной области деятельности. Например оценку риска, связанного с невыполнением стандартной эксплуатационной процедуры проверки управления ВС данного типа перед вылетом, может выполнить только опытный инструктор данного типа ВС.

При проверке реализации данной рекомендации необходимо убедиться, что в РУБП АУЦ указаны должностные лица, ответственные за оценки рисков по своему направлению деятельности, в их должностных инструкциях эти обязанности прописаны, работники с ними ознакомлены и имеются документальные подтверждения (отчеты, протоколы, служебные записки и т.д.) их участия в указанных процедурах.

**4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов**

4.1.3.1 Процесс внедрения и дальнейшего развития системы управления безопасностью полетов необходимо постоянно контролировать. В связи с этим поставщику услуг необходимо назначить должностное лицо, в функции, обязанности и ответственность которого входит контроль функционирования системы управления безопасностью полетов. Одними из основных действий данного руководителя являются:

координация деятельности структурных подразделений в области управления безопасностью полетов;

контроль процесса планирования системы управления безопасностью полетов (планы по внедрению СУБП, планы по развитию/дальнейшему внедрению СУБП);

консультационная поддержка подразделений поставщика услуг по внедрению/дальнейшему развитию СУБП;

формирование и контроль документации системы управления безопасностью полетов;

анализ эффективности обеспечения безопасности полетов;

организация процесса обучения работников поставщика услуг по вопросам управления безопасностью полетов; и т.д.

4.1.3.2 Руководитель, назначаемый на данную должность, должен иметь соответствующую подготовку в области управления безопасностью полетов, в области менеджмента качества и иметь опыт эксплуатации воздушных судов.

При проведении проверки поставщику услуг необходимы документальные доказательства о назначении такого руководителя, а также документальные свидетельства его непосредственного участия в системе управления безопасностью полетов.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование** [**У-1.3.1**](#_У-1.3-1)

Проверка выполнения проводится в соответствии с требованием ФАП-289 п.41, которое предусматривает назначение в АУЦ лица (лиц) ответственных за организацию обучения и контроль выполнения служебных функций работниками организации (далее – руководящий персонал) для обеспечения качества реализации заявленных программ. В случае проведения подготовки членов летных экипажей в ходе полетов на ВС назначенное должностное лицо должно обеспечить функционирование СУБП АУЦ. Как правило, таким лицом является заместитель ответственного руководителя по БП – начальники инспекции по БП АУЦ.

При проверке необходимо удостовериться, что назначение лица, ответственного за СУБП, документально оформлено (приказом). АУЦ должен представить отметки об ознакомлении назначенного руководителя с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП.

Практическое внедрение подтверждается наличием в АУЦ документов (оформленных решений, протоколов, приказов, распоряжений и т.д.), свидетельствующих об исполнении назначенным лицом своих обязанностей по управлению БП.

**4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки**

4.1.4.1 Поставщики услуг, чья деятельность связана с непосредственной эксплуатацией ВС и обусловлена возможными возникновениями таких событий как авиационные происшествия, инциденты, а также иные чрезвычайные ситуации (акты незаконного вмешательства, катастрофы природного и техногенного характера), должны разработать и утвердить план мероприятий, позволяющий осуществлять координацию действий от аварийной обстановки к штатной ситуации.

Главной целью такого плана является распределение обязанностей ответственных лиц и описание их действий, направленных на возобновление «нормальной» деятельности поставщика услуг. Работники должны быть ознакомлены с перечнем мероприятий, который они обязаны выполнять в случае возникновения аварийной ситуации.

4.1.4.2 Поставщику услуг следует осуществлять процесс подготовки всего спектра работников к действиям по предупреждению и ликвидации кризисных и сбойных ситуаций, в том числе путем проведения соответствующих тренировок.

План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:

* содержать классификацию кризисных ситуаций;
* описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения кризисной ситуации;
* соответствовать организационной структуре поставщика услуг;
* способствовать централизации руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае кризисной ситуации;
* содержать перечень типовых инструкций по действиям работников;
* обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в кризисных ситуациях.

4.1.4.3 Поставщику услуг следует обеспечить надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование** [**У-1.4-1**](#_У-1.4-1)

Проверка осуществляется в соответствии с требованиями ПРАПИ-98п. 2.3 и п.3.3.

В АУЦ должна быть разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте.

При проведении проверки необходимо убедиться в том, что данная инструкция соответствует организационной структуре АУЦ и согласована с Росавиацией (территориальным органом Росавиации). Инструкция *должна* определять порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц и курсантов при авиационном событии и включать актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных событиях.

Проверке подлежат сами первичные сообщения АУЦ по авиационным событиям (при их наличии).

**Рекомендация** [**У-1.4-2**](#_У-1.4-2)

Рекомендация основана на Стандарте ИКАО Приложение 19 п.1.4, РУБП ИКАО п.9.3.7. Действия проверяющего достаточно подробно описаны в КВП, в качестве дополнительных рекомендаций следует использовать рекомендации, приведенные для проверки Требования У-1.4.

**Рекомендация** [**У-1.4-3**](#_У-1.4-3)

Проверка состоит в установлении соответствия Стандарту ИКАО, Приложение 19 п.1.4, а также рекомендациям РУБП ИКАО п.9.3.7.

При проверке необходимо получить подтверждение того, что в АУЦ имеются актуализированные планы действий в чрезвычайных ситуациях основных взаимодействующих с АУЦ сторонних организаций и служб. В плане АУЦ должны быть прописаны положения о взаимодействии с этими организациями при возникновении всех типов чрезвычайных ситуаций (см. действия проверяющего в КВП –У-1.4-2).

Проверяющему следует получить документальные подтверждения совместного проведения учений с указанными организациями, протоколы, анализ выявленных ошибок и недостатков взаимодействия, планов устранения недостатков и документов, подтверждающих устранение недостатков и внесения соответствующих изменений в инструкции.

**4.1.5 Документация по СУБП**

1. Поставщику услуг необходимо сформировать систему документации, в соответствие с которой функционирует система управления безопасностью полетов. Документация должна учитывать требования законодательства РФ в области гражданской авиации и описывать все компоненты СУБП (концептуальные рамки СУБП) соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг. Документация по управлению безопасностью полетов может состоять из набора разработанных и утверждённых инструкций, процедур, руководств и т.д. Весь перечь документации должен содержать актуальную информацию. Работники поставщика услуг, должны быть ознакомлены с содержанием документов.
2. В соответствие с требованиями постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215 документация поставщика услуг должна соответствовать следующим условиям:

- обязанности должностных лиц поставщика услуг по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;

- перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

- источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

- порядок выявления факторов опасности;

- порядок сбора данных о факторах опасности;

- порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

- порядок разработки мероприятий по снижению риска;

- порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

4.1.5.3 Одним из важных условий соответствия поставщика услуг требованиям нормативной документации РФ, является осуществление процесса планирования СУБП. Поставщику услуг следует разработать распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов. Такая документация должна утверждаться руководством компании, с целью повышения эффективности процесса распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение плана. При проведении проверок необходимо убедиться, что у поставщика обслуживания назначены ответственные за исполнение мероприятий и осуществляется контроль их исполнения.

4.1.5.4 Рекомендуемая практика ИКАО говорит о необходимости формирования поставщиком услуг руководства по управлению безопасностью полетов которое, как минимум, содержит в себе следующие составляющие:

- изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;

- ссылки на применяемые нормативно-правовые требования к СУБП;

- общее описание системы;

- информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих работниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;

- описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;

- описание процессов и процедур выявления факторов опасности и оценки риска для безопасности полетов;

- описание процедур расследований в области безопасности полетов;

- описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

- описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;

- описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;

- описание процедур внутренней проверки;

- описание процедур управления изменениями;

- описание процедур управления документооборотом СУБП;

- информацию о координации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки (в тех случаях, когда это применимо).

4.1.5.5 Руководство по управлению безопасностью полетов может представлять собой как отдельный документ, так и быть частью какого-либо другого организационного документа поставщика услуг. Руководство по управлению безопасностью полетов должно содержать необходимые ссылки на весь перечень документации в области СУБП.

4.1.5.6 В сферу документации по системе управления безопасностью полетов также входят учетные записи (записи в системе качества), подтверждающих внедрение и функционирование СУБП у поставщика услуг. К таким записям относятся отчеты о проведении внутренних/внешних проверок, аудитов, материалы по анализу и оценки рисков для безопасности полетов, протоколы, указания, распоряжения, базы данных по авиационным событиям и т.д.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Требование** [**У-1.5-1**](#_У-1.5-1)

Проверятся выполнение требований Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215, п.3. Пункт 58 ФАП-289 устанавливает, что АУЦ, осуществляющий подготовку членов летных экипажей в ходе полетов на воздушном судне, должен разработать и реализовать СУБП.

Действия проверяющего по установлению соответствия документации АУЦ данному требования сводятся к проверке наличия сведений, кратко перечисленных в п.3 Постановления 1215.

В качестве дополнительных рекомендаций можно использовать информацию для эксплуатантов, см. Э-1.5-1т.

**Требование** [**У-1.5-2**](#_У-1.5-2)

Проверяется выполнение требование Постановления Правительства от 18.11.2014 № 1215 п.4.

При проведении проверки по данному требованию проверяющему необходимо, прежде всего, уточнить статус СУБП в данном АУЦ.

Если АУЦ только приступил к разработке СУБП (АУЦ предполагает начать подготовку пилотов), то распорядительная документация должна представлять собой план поэтапный разработки и внедрения СУБП. В этом случае необходимо убедиться, что план содержит четкое описание требуемых ресурсов, задач и процедур, а также приблизительный график и последовательность исполнения основных задач и обязанностей. Проверяющий должен получить подтверждения последовательной реализации позиций плана.

В случае, если в АУЦ уже внедрена СУБП (АУЦ уже готовит пилотов), то распорядительная документация – это план развития и совершенствования СУБП. В этом случае необходимо, ознакомившись с планом, получить подтверждения о проводимой работе по совершенствованию и развитию СУБП (протоколы совещаний и заседаний комитета (совета) по БП, служебные записки и т.д.)

Следует ознакомиться с проводимыми в АУЦ внутренними аудитами с применением для оценки «зрелости» СУБП специальных методик. В качестве таких методик может использоваться материал, содержащийся в Добавлении 7 к главе 5 «Контрольная карта анализа недостатков и план реализации СУБП» из РУБП ИКАО Doc. 9859 или Контрольная карты для самоконтроля уровня внедрения СУБП, разработанная в Росавиации и размещенная на ее сайте.

Далее, необходимо удостовериться, что процесс развития и совершенствования СУБП реализуется на практике (протоколы совещаний, подтверждения внесения изменений в документацию и процедуры, использования программного обеспечения, участие специалистов АУЦ в семинарах и конференциях по БП и т.д.).

**Рекомендация** [**У-1.5-3**](#_У-1.5-3)

Рекомендация основана на положениях п.9.3.8 РУБП ИКАО.

ИКАО рекомендует, чтобы документация по СУБП включала общее руководство по СУБП, содержащее описание политики, процессов и процедур СУБП поставщика услуг, в данном случае АУЦ, в целях упрощения внутреннего управления, обмена информацией и обслуживания СУБП.

При проверке реализации данной рекомендации необходимо проверить, содержит ли РУБП АУЦ следующие положения:

1. Политика и цели в области обеспечения БП;
2. Ссылки на любые применимые нормативно-правовые требования к СУБП;
3. описание системы;
4. информацию об ответственности за обеспечение БП и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение БП;
5. описание процедур обязательного и добровольного предоставления данных по БП;
6. описание процессов и процедур управления риском для БП;
7. описание процессов расчета и мониторинга показателей БП;
8. описание процессов обмена информацией и обучения по БП;
9. описание процедур внутренней проверки;
10. описание процедур управления изменениями;
11. процедуры документооборота;
12. если применимо, информацию о координации планирования мероприятий в аварийной обстановке.

**4.2 Управление рисками для безопасности полетов**

**4.2.0 Основные положения**

* + 1. Компонент 2 «Управление рисками для безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «2.1 Выявление источников опасности» и «2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов».
    2. Управление риском является центральной частью СУБП и основным рабочим инструментом управления БП. При этом принципы организации и выполнения процесса управления риском являются общими для всех поставщиков услуг.
    3. В практике управления безопасностью полетов используется **«технократическая концепция риска**» негативного события на основе сочетания оценок вероятности этого события и серьезности его последствий. В Правилах введены следующие определения:

1. **риск –** это прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий одного или нескольких факторов опасности»;
2. **фактор опасности** – результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полетов гражданских воздушных судов».
3. Эти определения практически совпадаю с определениями соответствующих понятий в SARPs ИКАО (Приложение 19)[[11]](#footnote-11).
   * 1. Закрепление в Правилах указанных определений *требует* от поставщиков услуг использовать методы управления риском только в рамках «технократической концепции».
     2. Эти методы можно разделить на:

* **качественные** – определяют последствия, вероятность и уровень риска по шкале «высокий», «средний» и «низкий», сравнительную оценку уровня риска проводят в соответствии с качественными критериями;
* **количественные** – риск оценивается вероятностными характеристиками случайной величины ущерба, обычно в стоимостном выражении, с использованием различных математических методов;
* **полукачественные (смешанные)** – используют числовую шкалу оценки последствий, вероятности и их сочетания для определения уровня риска в условных единицах.
  + 1. РУБП ИКАО *рекомендует* использование одного из качественных методов, так называемую «матрицу ИКАО» (см. РУБП, Doc. 9859, 4-е изд. 2018 г., п. 2.5; 9.4). Однако поставщик услуг имеет право использовать и другие методы, в том числе количественные и смешанные.
    2. РУБП ИКАО (пп.2.5.2.1, 2.5.2.3) обращает внимание на необходимость разделения понятий «фактор опасности» (ФО) и «событие».

1. Оценку риска *следует* выполнять для прогнозируемого события, а не для ФО.
2. Например, загрязненная ВПП – это ФО, который может привести к различным событиям, таким как выкатывания за пределы ВПП при посадке или при прерванном взлете. Риск *следует* оценивать отдельно для каждого типа событий и обязательно с учетом особенностей конкретного аэродрома, эксплуатируемых ВС, уровня подготовки летных экипажей и других условий. Очевидно, что на разных аэродромах и при разных условиях как вероятность выкатывания, так и тяжесть последствий будет различной. Соответственно, различными будут и риски.
   * 1. Необходимо также четко понимать, что оценка риска – это оценка будущего, прогнозирование. Поэтому говорить об «измерении» и «расчете» риска, строго говоря, не корректно.
     2. Принципиальная схема управления риском приведена на рис. 3.



Рисунок 3. Схема управления риском для безопасности полетов

* + 1. Можно видеть, что процесс управления риском для БП включает следующие процедуры:

1. выявление факторов опасности;
2. идентификация и оценка риска;
3. определение приемлемости риска;
4. разработка при необходимости корректирующих мероприятий;
5. оценка уровня остаточного риска;
6. внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности;
7. оценка эффективности внедренных мероприятий.
   * 1. В структуре СУБП (см. п 2.01) процедура а) составляет содержание первого элемента компонента 2. Остальные процедуры b)-f) объединены во втором элементе. Соответственно, КВП по проверке процесса управления риском разделены на две группы.

**4.2.1 Выявление факторов опасности**

1. Выявление (идентификация) факторов опасности (ФО) - это важная процедура, определяющая ход и направленность всего процесса управления риском.SARPs ИКАО (Приложение 19, п.2.1.2) указывают, что выявление ФО основано на сочетании *реагирующих и проактивных* методов.

Реагирующие методы предусматривают использование результатов расследования событий. Имеются ввиду отчеты по расследованию авиационных происшествий, инцидентов, производственных происшествий и так называемых «предвестников», имевших место как в своем авиапредприятии, так и в других авиапредприятиях того же вида деятельности. Под «предвестниками» обычно понимают события, как правило, предшествующие инциденту или производственному происшествию, по которым проводится внутреннее расследование в авиапредприятии.

1. Проактивные методы включают в себя активный поиск ФО в существующих процессах и прогнозирование их проявлений, которые могут привести к авиационным событиям. Основными источниками информации для проактивного выявления ФО являются:
2. - отчеты по результатам проверок;
3. - отчеты внутренних и внешних аудитов;
4. - результаты анализа полетной информации (ПИ) и данные других систем объективного контроля;
5. - данные по отказам и неисправностям систем и агрегатов ВС и другой авиационной техники;
6. - обязательные доклады работников;
7. - добровольные сообщения в рамках системы добровольных сообщений по БП.
8. В рамках проактивных могут использоваться и прогностические методы, при этом прогнозирование выполняется с учетом предполагаемых изменений в деятельности авиапредприятия (увеличение или резкое сокращение объема работ, ротация личного состава, освоение новой техники и т.д.).
9. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в Правилах.
10. В соответствии с п. 3 Правил поставщик услуг должен в своих документах по СУБП описать:
11. в) источники данных для получения сведений в области БП;
12. г) порядок выявления факторов опасности;
13. д) порядок сбора данных о факторах опасности.
14. В соответствии с п. 5 Правил поставщик услуг должен:

а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

**Дополнительная информация по проведению проверки**

1. К АУЦ специальных требований по данному элементу СУБП в нормативных документах РФ нет. Соответственно, все КВП со статусом «Требования» основаны на требованиях Правил.
2. КВП со статусом «Рекомендация» основаны на SARPs ИКАО и рекомендациях РУБП ИКАО, Doc. 9859.

**Требование** [**У-2.1-1**](#_У-2.1-1)

1. При проверке необходимо ознакомиться с перечнем источников информации о ФО в соответствующем разделе РУБП. Перечень *может* включать:
2. отчеты по результатам расследования авиационных событий в АУЦ при выполнении полетов и подготовке к ним;
3. записи средств объективного контроля (система сбора и анализа ПИ, видеонаблюдения за выполнением процедур ТО, наземного обслуживания АТ перед полетом, предполетной подготовки обучаемых, записи радио/телефонных переговоров, данные о передвижениях спецтехники, полученные с использованием средств наблюдения и др.);
4. базу данных результатов внутренних и внешних проверок безопасности и аудитов качества;
5. базу данных результатов внутренних проверок, а также проверок, проводимых государственными органами;
6. систему обязательных докладов работников и курсантов (обучающихся) о недостатках в обеспечении БП;
7. систему добровольных сообщений по БП;
8. базу данных по отказам и неисправностям авиационной техники;
9. источники внешней информации об авиационных событиях, используемые в системе управления риском.
10. Целесообразно провести опрос специалистов, ответственных за обработку информации средств объективного контроля, и выяснить, как полученные ими результаты используются для выявления ФО.
11. Проверяющий может попросить продемонстрировать процедуру получения данных из некоторых источников (выборочно) и показать на примерах как информация из данного источника используется для выявления ФО и формирования перечней ФО.
12. Необходимо убедиться в том, что базы данных ФО регулярно пополняются информацией, а перечни ФО актуализируются.

**Рекомендация** [**У-2.1-2**](#_У-2.1-2)

КВП основан на Стандарте ИКАО Приложение 19, Добавление 2 п. 2.1.2 и рекомендациях РУБП ИКАО п. 2.5.2.5, 2.5.2.10.

Проверяющему рекомендуется провести опрос работников инспекции (отдела) по БП с целью выяснить уровень их понимания данных положений документов ИКАО. В ходе опроса целесообразно попросить ответственного за СУБП указать, какие из методов он относит к реагирующим, а какие – к проактивным.

Проверяющему следует ознакомиться с принятым порядком использования внешних данных об авиационных событиях с целью прогнозирования возможного проявления аналогичных ФО при выполнении полетов в АУЦ.

Рекомендуется затребовать подтверждения (протоколы совещаний, опросов работников, файлы с результатами использования специальных методов прогнозирования и т.д.) применения в организации методов прогнозирования с учетом предстоящих изменений в эксплуатационной деятельности.

**Рекомендация** [**У-2.1-3**](#_У-2.1-3)

1. КВП основан на рекомендациях РУБП ИКАО, п. 5.2.5.2; 5.2.6; 3.2.5.1.
2. Проверяющему рекомендуется убедиться в том, что правила сбора и обработки добровольных сообщений документированы и включают обязательное соблюдение принципов защиты информации. Следует запросить информацию о количестве поступивших добровольных сообщений и о выявленных на их основе ФО в деятельности АУЦ за определенный временной период, например, за год.
3. Целесообразно опросить нескольких работников АУЦ и курсантов на предмет их осведомленности о целях и правилах работы системы добровольных сообщений.

**Рекомендация** [**У-2.1-4**](#_У-2.1-4)

КВП основан на современном представлении ИКАО о важности учета в СУБП взаимодействия (интерфейсов) каждого поставщика услуг с другими организациями, некоторые из которых не имеют СУБП. (РУБП ИКАО п. 1.1.7, 1.2.1.2, 1.3.2). Соответственно, поставщику услуг следует проводить аудиты по БП всех организаций, с которыми он взаимодействует.

1. Проверяющему рекомендуется запросить подтверждения использования при формировании перечня ФО результатов аудитов организаций, имеющих интерфейсы с АУЦ (организация, предоставляющая метеорологическую информацию, поставщик аэронавигационных данных, служба авиатопливообеспечения аэродрома, поставщик продуктов питания для личного состава и курсантов и др.).

**Рекомендация** [**У-2.1-5**](#_У-2.1-5)

1. КВП основан на рекомендации РУБП ИКАО иметь процедуры расследований, не входящих в число обязательных (п. 5.2.4.2, 8.4.8.3), внутренних расследований как источника выявления ФО (п. 9.4.4.1 f), 9.4.4.13, 9.4.5.2).
2. При проведении проверки проверяющему следует убедиться в наличии в РУБП раздела, определяющего порядок проведения внутренних расследований (в каких случаях проводится, как создается комиссия, ее полномочия, сроки расследования, формат отчета, ознакомление личного состава с результатами расследования, использование результатов расследования).
3. Проверяющий должен ознакомьтесь с отчетами по внутренним расследованиям и получить подтверждение использования результатов расследований в процедуре выявления ФО.

**4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

1. Независимо от применяемого метода управления риском в процедурах оценки риска, установления уровня его приемлемости и разработке (при необходимости) мероприятий должны участвовать специалисты, непосредственно связанные с видом деятельности, к которой относится рассматриваемый ФО.
2. Крайне вредным является встречающееся в предприятиях-поставщиках услуг заблуждение, что процедурами управления риском должны заниматься только специалисты инспекции (отдела) БП предприятия. Например, если по результатам анализа полетной информации выявлен ФО «повышенная скорость захода на посадку на аэродроме А на типе ВС Х», то в процедуре должен участвовать шеф-пилот или пилот-инструктор ВС Х и, желательно, имеющий опыт полетов на аэродром А.
3. Оценку риска *следует* выполнять не для ФО, а для последствий влияния ФО, т.е. для события, к которому этот ФО может привести. Поэтому первоначально необходимо представить сценарий развития негативного события. В составлении сценария события должны принимать участие специалисты соответствующих подразделений.
4. Далее, в зависимости от применяемого метода, оценивается уровень вероятности и серьезность наиболее правдоподобного исхода события. По сочетанию этих оценок определяется уровень риска.
5. Полученное значение с помощью принятого в методе критерия попадает в одну из категорий риска. Если категория, в которую попал оцениваемый риск, предусматривает разработку мероприятий, эти мероприятия должны разрабатываться и внедряться.
6. Также *должна* быть предусмотрена возможность оценки остаточного риска и внедрен метод оценки эффективности внедренного мероприятия.
7. В разных методах эти базовые принципы могут быть реализованы по-разному. В РУБП ИКАО подробно рассмотрен *рекомендованный* ИКАО метод «последствий и вероятностей» (см. РУБП ИКАО, п. 9.4).
8. Важнейшим условием является подробное документирование всех процедур и разработанных мероприятий.
9. Мероприятия могут быть направлены на уменьшение вероятности опасного события или серьезности его последствий или одновременно на уменьшение и вероятности, и серьезности.
10. Очевидно, что мероприятия требуют выделение определенных ресурсов, поэтому в РУБП поставщика *должен* быть определен порядок их выделения.
11. Оценка эффективности внедренных мероприятий в целом *может* выполняться с использованием системы показателей эффективности обеспечения БП (см. раздел 3 настоящих МР) или специальными показателями и методами. Правила оценки эффективности мероприятий поставщик услуг *должен прописать* в своей документации по СУБП.
12. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Требование** [**У-2.2-1**](#_У-2.2-1)

Требование основано на п.3(е) и 5(и) Правил.

В ходе проверки необходимо убедиться, что процедура анализа выявленных ФО четко прописана в РУБП АУЦ в соответствии с принятым в АУЦ методом управления риском для БП. Если применяется «матрица риска ИКАО», то в РУБП должно быть указано, как формируется группа экспертов для оценки вероятности и серьезности последствий воздействия ФО (опасного события, к которому может привести проявление анализируемого ФО), как оценивается приемлемость риска и как формируются рекомендации по корректирующим мероприятиям. Также в РУБП должна быть указана периодичность проведения оценок и порядок документирования процедуры.

Важнейшим элементом проверки является получение достоверных подтверждений того, что прописанная в РУБП процедура выполняется. Необходимо затребовать записи о документирования проведенных процедур (карты или реестры рисков), при необходимости требовать пояснений по каждой проведенной процедуре.

Рекомендуется провести выборочно опрос специалистов АУЦ, заявленных в качестве экспертов по оценки риска с целью убедиться в их реальном участии в проведенных процедурах.

**Требование** [**У-2.2-2**](#_У-2.2-2)

Требование основано на п.3 (ж, з) и п.5 (в) Правил.

При проверке необходимо убедиться, что процедура разработки рекомендаций по корректирующим/предупреждающим мероприятиям на основе результатов анализа рисков прописана в РУБП АУЦ. Следует обратить внимание на то, как в нормативных документах указан порядок доведения этих рекомендации до руководителей, принимающих решения по внесению разработанных рекомендаций в перечень планируемых мероприятий и выделения необходимых ресурсов на их реализацию.

После проверки нормативной документации необходимо получить достоверные документированные подтверждения реального проведения процедуры разработки рекомендаций и реализации запланированных мероприятий в соответствии с планом.

**Требование** [**У-2.2-3**](#_Требование_У-2.2-3)

Требование основано на п.3 (и) Правил.

Необходимо убедиться, что процедура оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП прописана в РУБП АУЦ, и затребовать документальные подтверждения проведения таких оценок для внедренных мероприятий. Это могут быть записи в системе управления качеством, отчеты внутренних аудитов, результаты оценки остаточных рисков и т.д.

Общим подтверждением эффективности мероприятий по снижению рисков может быть улучшение показателей уровня БП в АУЦ (см. Рекомендация У-3.1-1).

**Рекомендация** [**У-2.2-4**](#_У-2.2-4)

Рекомендация основана по положениях п.59 ФАП-289 в соответствии с которыми АУЦ может на свое усмотрение объединить СУБП и систему менеджмента качеству (СМК) в единую интегрированную систему. Такая рекомендация соответствует современному подходу к формированию единых систем «безопасность-качество», что отражено в рекомендациях РУБП ИКАО, п.9.7.6.

Данная рекомендация может внедряться на нескольких уровнях. Как минимум, это может быть использование результатов аудитов качества в системе управления риском для БП. Следует запросить документированные подтверждения такого использования. В наиболее завершенном виде АУЦ может иметь объединенную систему СУБП-СМК. В этом случае проверяющему должны быть предоставлены соответствующие нормативные документы и документированные подтверждения функционирования системы.

Однако следует помнить, что при любом варианте интегрирования СУБП-СМК все требования, предъявляемые к СУБП, должны быть выполнены в полном объеме.

**4.3 Обеспечение безопасности полетов**

**4.3.0 Основные положения**

1. Компонент 3 «Обеспечение безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя 3 элемента:

3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

3.2 Осуществление изменений;

3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

1. Обеспечение безопасности полетов играет центральную роль в функционировании СУБП в деятельности любого поставщика услуг. Оно определяет и контролирует эффективность функционирования всех других компонентов и элементов СУБП.
2. В п. 3.1.1 добавления 2 Приложения 19 содержится требование, согласно которому поставщик услуг должен разрабатывать и применять методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля факторов опасности и риска для безопасности полетов. Эти возможности предусматриваются компонентом обеспечения безопасности полетов СУБП поставщика услуг, что поясняется в РУБП ИКАО, п. 9.5.1.
3. Деятельность по обеспечению БП заключается в выполнении мероприятий, направленных на оценку эффективности СУБП, функционирует ли СУБП в соответствии с поставленными целями, ожиданиями и требованиями. Таковыми мероприятиями, в первую очередь, являются мониторинг, и внутренние (иногда могут быть и внешние) проверки, аудиты.
4. Мониторинг – это важный инструмент в обеспечении безопасности полетов. Подробное описание данной процедуры следует далее (см. п. 4.3.1).

**4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

1. С целью контроля и оценки эффективности обеспечения БП предполагается использование двух процедур в деятельности поставщика услуг:

* Определение показателей (эффективности) уровня БП в деятельности поставщика услуг, и их мониторинг;
* Проведение периодических внутренних (использование результатов внешних) проверок, аудитов функционирования СУБП в деятельности поставщика услуг.

1. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов – это основанные на фактических данных параметры безопасности полетов, используемые для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.
2. Общая классификация показателей уровня БП приведена на рис. 4.



Рисунок 4. Общая классификация показателей уровня БП

1. . К абсолютным статистическим показателям относятся абсолютные числа авиационных происшествий, катастроф, инцидентов, число погибших в АП членов экипажей и пассажиров, материальный ущерб от АП и т.д.
2. Относительные статистические показатели – это средний налет на одно авиационное событие (на одно авиационное происшествие, на одну катастрофу, на один инцидент), среднее число авиационных событий, приходящихся на 100 тыс. часов налета или на 1 млн. полетов и др.
3. Вероятностный показатель – это вероятность авиационного события (АС) (АП, катастрофы, аварии, авиационного инцидента) или вероятность того, что АС не произойдет (показатель безопасности). Вероятностный показатель объективно отражает тот факт, что АС – случайное событие. Вероятностный показатель может:

* задаваться (напр., в НЛГ задается допустимая вероятность «особой ситуации»); или допустимая вероятность АП задается в виде «приемлемого уровня БП государства»;
* рассчитываться аналитически (с помощью логико-вероятностных методов, математического статистического моделирования, марковских цепей, экспертных, «нечетких» оценок и др.);
* оцениваться на основании статистики авиационных событий.

1. Каждым поставщиком услуг могут быть разработаны свои показатели, которые целесообразны именно для его видов деятельности (характеризуют деятельность поставщика услуг).
2. Любые показатели могут вычисляться за различный анализируемый период (неделя, месяц, квартал или год). При выборе периодичности оценки показателей необходимо опираться на целесообразность проведения расчетов, показатели должны быть информативны и отражать общую тенденцию (изменение) при построении графиков мониторинга с выбранной периодичностью.
3. С целью контроля обеспечения БП целесообразно выполнять мониторинг показателей БП, осуществлять построение графиков их изменения в течении определенного анализируемого периода. Согласно рекомендациям, изложенным в п. 9.5.4.15 РУБП ИКАО (Doc. 9859) при осуществлении мониторинга следует рассмотреть вопрос о целесообразности определения целевого и пороговых (критических) уровней показателей БП, по которым можно сделать вывод об эффективности обеспечения БП и общего функционирования СУБП поставщика услуг.
4. Проверки проводятся в целях оценки эффективности функционирования СУБП поставщика услуг и эффективности принятых мер по снижению риска для безопасности полетов (оценки влияния принятых мероприятий в соответствии с ожиданиями). Проведение таких проверок осуществляется соответствующими подразделениями поставщика услуг (внутренние проверки). Тем не менее, необходимо учесть, что внутренние проверки наиболее эффективны тогда, когда они проводятся людьми или подразделениями, не зависящими от проверяемых функций [9.5.4.3 РУБП ИКАО (Doc. 9859)].
5. С целю эффективного осуществления оценки функционирования СУБП, также, могут быть использованы результаты внешних проверок, замечания, вынесенные в результате их проведения сторонними организациями (органами авиационных властей). Поставщик услуг должен реагировать на замечания (исправлять, вносить корректировки), вынесенные ему ранее в ходе проведения таких проверок.
6. При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.1 «Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:
   * Определены (или разработаны) ли показатели БП, отражающие текущий уровень БП поставщика услуг?
   * Выполняется ли периодическая оценка таких показателей?
   * Осуществляется ли мониторинг таких показателей?
   * Определены ли целевой и пороговые (критические) уровни для таких показателей?
   * Проводится ли внутренний (периодический) аудит с целью оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП, и эффективности СУБП в целом?
   * Используются ли результаты внешних проверок с целью оценки и совершенствования СУБП поставщика услуг? Реагирует ли поставщик услуг на вынесенные ранее ему замечания?
7. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Рекомендация** [**У-3.1-1**](#_У-3.1-1)

Рекомендация основана на положениях SARPs ИКАО, Приложение 19 Добавление 2 п. 3.1.2 и рекомендациях РУБП ИКАО, п. 9.5.4.

Проверяющий должен удостовериться, что в РУБП АУЦ описан метод расчета принятого АУЦ количественного показателя уровня БП, а также метод вычисления целевого и двух или трех пороговых уровней этого показателя. АУЦ *следует* разработать процедуру мониторинга показателей и реагирования (принятия мер) при достижении показателями БП пороговых уровней.

Проверяющий устанавливает приемлемость принятого показателя, назначенных уровней, а также процедуры принятия мер при их достижении. При необходимости Проверяющий может рекомендовать внести изменения в документацию и процедуры. Следует также оценить приемлемость принятого в АУЦ метода мониторинга показателя уровня БП (периодичность, информативность) и удостовериться, что процедура мониторинга выполняется регулярно, а результаты доводятся до руководителей, работников и обучаемых.

Показатели уровня БП (в Приложении 19 и РУБП ИКАО они называются «показателями эффективности обеспечения БП») могут использоваться в АУЦ в качестве обобщенных показателей эффективности мероприятий, разработанных в рамках управления рисками для БП (см. Требование У-2.2-3).

**Требование** [**У-3.1-2**](#_У-3.1-2)

Требование основано на положениях ПРАПИ-98, п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8.

Проверяющий должен проверить наличие в нормативной документации АУЦ положений, определяющих порядок действий АУЦ по обеспечению необходимых условий для проведения расследования авиационных инцидентов и происшествий с ВС, которые используются для обучения пилотов. Эти действия могут быть указаны в инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте (см. Требование 1.4-1).

Проверяющий должен убедиться, что имеются документальные подтверждения прохождения соответствующего обучения должностными лицами АУЦ, которые участвовали или предполагаются к участию участвовать в расследовании авиационных событий.

**Требование** [**У-3.1-3**](#_У-3.1-3)

Требование основано на положениях ПРАПИ-98 п. 2.8, 2.10, 3.7, 3.9.

Проверяющему необходимо убедиться, что в АУЦ имеется база данных авиационных событий с ВС, используемыми для обучения пилотов. АУЦ также *следует* и*спо*льзовать информационные ресурсы Росавиации и другие доступные источники информации (например, официальные сайты ведомств и организаций в сети Интернет) для получения информации об авиационных событиях.

Проверяющий должен получить подтверждение, что нормативная документация АУЦ содержит положения о проведении разборов (периодичность, регламент), на которых проводится анализ авиационных событий. Должен быть организован учет ознакомления с материалами разборов для работников по каким-либо причинам отсутствовавших на разборах.

Проверяющему необходимо ознакомиться с материалами нескольких разборов, чтобы убедиться в выполнении указанных требований. Целесообразно провести выборочный опрос работников АУЦ и обучаемых для оценки их осведомленности о недавно проведенном разборе.

**Рекомендация** [**У-3.1-4**](#_У-3.1-4)

Рекомендация основана на SARPs ИКАО Приложение 19 п. 3.1.1; и рекомендациях РУБП ИКАО п.9.5.4.

Проверяющий должен убедиться, что в РУБП АУЦ описаны процедуры и применяемые методы (инструменты) проверки эффективности функционирования СУБП. В качестве таких инструментов могут использоваться: Контрольная карта анализа недостатков СУБП из РУБП ИКАО, 3-е изд. 2013 г., Добавление 7 к главе 5, а также Контрольная карта для самоконтроля по СУБП и Методические рекомендации по проверкам СУБП, размещенные на сайте Росавиации.

Как и при проверке выполнения других требований и рекомендаций в части внедрения СУБП, необходимо ознакомиться с документами, подтверждающими проведения проверок (протоколы, отчеты, материалы совещаний, чек-листы и т.д.) и с выводами по их результатам с перечнем мероприятий по устранению выявленных недостатков.

Особое внимание следует обратить на наличие документированных подтверждений внедрения разработанных мероприятий.

**4.3.2 Осуществление изменений**

4.3.2.1 Поставщик услуг должен иметь процесс или процедуры, направленные на выявление изменений внутри предприятия (или за ее пределами), которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми поставщиком услуг авиационными продуктами или услугами.

4.3.2.2 Согласно п. 9.5.5.1 РУБП ИКАО (Doc. 9859) изменения в организации поставщика услуг происходят в результате ряда факторов, включая, в частности:

* расширение или сокращение деятельности организации;
* рабочие улучшения, влияющие на уровень безопасности полетов; они могут привести к изменениям во внутренних системах, процессах и процедурах, обеспечивающих предоставление продукции и услуг;
* изменение производственных условий в организации;
* изменения, связанные с взаимодействием между поставщиком услуг и внешними организациями;
* внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности.

4.3.2.3 Поставщик услуг определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками. Например, у поставщика услуг планируется расширение деятельности (выполнение новых функций и обязательств). В этом случае необходимо проанализировать, выявить какие возможны факторы опасности и риски в результате выполнения этих функций, и, при необходимости, принять меры по предотвращению их проявления, либо сведения риска к минимальному.

4.3.2.4 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.2 «Осуществление изменений» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

* Разработаны и осуществляются ли мероприятия, направленные на выявление изменений в предприятии (или за его пределами), которые могут оказать влияние на БП?
* Осуществляется ли процесс управления рисками, связанными с изменениями в предприятии?

1. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Рекомендация**[**У-3.2-1**](#_У-3.2-1)

Рекомендация основана на SARPs ИКАО, Приложение 19 п. 3.3; и рекомендациях РУБП ИКАО п.9.5.6.

При проверке этого требования проверяющему необходимо убедиться, что в РУБП АУЦ прописаны положения, регламентирующие процедуру внесения изменений в СУБП в соответствии с изменениями в деятельности АУЦ, которые могут повлиять на БП.

К таким изменения в деятельности можно отнести: освоение новых программ подготовки пилотов, получение новых учебных ВС, резкое увеличение количества обучающихся, изменения структуры АУЦ, новые назначения в высшем руководящем составе АУЦ, переход к выполнению учебных полетов на новом аэродроме, ввод в строй молодых пилотов-инструкторов и др.

Проверяющий должен получить документированное подтверждение выполнения процедур оценки изменений в рамках процедур управления рисками для БП и подтверждения реализации соответствующих корректирующих/предупреждающих мероприятий. Разработанные и внедренные мероприятия по изменения в СУБП должны быть адекватны рискам, связанным с фактическими или планируемыми изменениями в деятельности АУЦ.

**4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП**

4.3.3.1 Авиация – это стремительно развивающаяся отрасль. Каждый год проводится огромное количество научных исследований, дорабатывается и изменяется нормативно правовая база, меняются условия и объемы эксплуатации воздушного транспорта. Конечно же, это отражается и на безопасности полетов. Система управления безопасностью полетов должна не отставать от всемирного прогресса, изменяясь и совершенствуясь из года в год. Следует признать, что поддержание и постоянное совершенствование СУБП представляет собой непрерывную деятельность, поскольку и сама организация, и ее эксплуатационные условия будут постоянно изменяться, как поясняется в п. 9.5.6.1 РУБП ИКАО (Doc. 9859).

4.3.3.2 В соответствии с п. 5 (д) Постановления Правительства от 18.11.2014 года № 1215 поставщик услуг принимает решения о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов.

4.3.3.3 Поставщик услуг проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП [Добавление 2, п. 3.3 Приложение 19 к Чикагской конвенции].

4.3.3.4 В случае внесения изменений в СУБП поставщик услуг должен зарегистрировать изменения в соответствующей документации. Это означает, что в документе по СУБП должна быть запись с указанием даты изменения, номера версии документа и Ф.И.О. ответственного лица. Например, в руководстве по СУБП должен быть лист регистрации поправок и исправлений (рис. 6) с наличием соответствующей записи.



Рисунок 6. Лист регистрации изменений документа (пример)

4.3.3.5 При проведении проверки СУБП поставщика услуг по КВП, относящихся к элементу 3.3 «Постоянное совершенствование СУБП» необходимо установить факт соблюдения рекомендаций, изложенных в настоящем разделе, а именно:

* Принимаются ли (периодически) решения поставщиком услуг о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов? Изменяется (совершенствуется) ли СУБП поставщика услуг?
* Зарегистрированы ли такие изменения в соответствующей документации?

1. **Дополнительная информация по проведению проверки.**

**Требование** [**У-3.3-1**](#_У-3.3-1)

Требование основано на Постановлении 1215, п.3 д.

При проверке выполнения требования проверяющий должен убедиться, что в РУБП АУЦ описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП.

В ход проведения проверки необходимо запросить подтверждающие документы по развитию и совершенствованию СУБП. Это могут быть специальные программы по развитию системы, приказы, указания и распоряжения по дальнейшему внедрению элементов СУБП, планы мероприятий и т.д.

Важно получить подтверждения реального выполнения запланированных мероприятий с оценкой их влияния на улучшение функционирования СУБП и повышение ее эффективности Целесообразно провести выборочный опрос работников АУЦ и обучаемых с целью получения их мнения о полезности СУБП и возможных направлений ее совершенствования.

**4.4.Популяризация вопросов безопасности полетов**

**4.4.0 Основные положения**

* + 1. Компонент 4 «Популяризация вопросов безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «4.1 Подготовка кадров и обучение» и «4.2 Обмен информацией о безопасности полетов».
    2. Популяризация вопросов безопасности полетов способствует формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и помогает достигать поставленных поставщиком обслуживания целей в области безопасности полетов путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. [9.6.1][[12]](#footnote-12).
    3. Старшее руководство играет ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации [9.6.1].
    4. Эффективное управление безопасностью полетов невозможно реализовать исключительно "по команде" или благодаря механическому следованию политике и процедурам. Популяризация безопасности полетов оказывает влияние на поведение как лиц, так и организаций и дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения БП [9.6.2].
    5. Поставщику обслуживания следует внедрить и осуществлять процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Сюда входят четкие стратегические указания руководства организации и возможность представления информации "снизу-вверх", поощряющую всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов [9.6.3].
    6. В Приложении 19 содержится требование о том, что "поставщик услуг разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП". Кроме того, в нем есть также следующее требование: "рамки программы подготовки в области БП соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП". Руководитель, ответственный за обеспечение БП, отвечает за наличие соответствующей программы подготовки персонала. Сюда входит предоставление надлежащей информации об обеспечении БП, относящейся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов. Программа включает требования к начальной подготовке и периодической переподготовке в целях сохранения профессиональных навыков [9.6.4.1].
    7. Наличие сотрудников, подготовленных и квалифицированных для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, независимо от их положения в организации, является показателем приверженности руководства принципам эффективной СУБП [9.6.4.1].
    8. Начальная подготовка в области обеспечения безопасности полетов касается, как минимум, следующих вопросов:
    9. политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
    10. обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов;
    11. основных принципов управления риском для безопасности полетов;
    12. систем представления данных о безопасности полетов;
    13. процессов и процедур организации, связанных с СУБП;
    14. человеческого фактора [9.6.4.1].
    15. Переподготовку в области обеспечения БП следует сосредоточить на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП, при этом следует освещать любые конкретные проблемы обеспечения БП, актуальные для организации, и извлеченные уроки [9.6.4.2].
    16. Программу подготовки следует составить с учетом потребностей, связанных с ролью лица в СУБП. Например, подготовка руководителей, участвующих в работе комитетов по вопросам обеспечения безопасности полетов в организации, будет по уровню и глубине превосходить подготовку персонала, непосредственно участвующего в предоставлении организацией продукции или услуг. Для сотрудников, не принимающих непосредственного участия в деятельности, может потребоваться только общий обзор СУБП организации [9.6.4.3] Следует обеспечить прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП. В программе подготовки следует указать содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, старшего руководства и ответственного руководителя [9.6.4.7].
    17. В программе подготовки персонала следует указать конкретные обязанности по разработке содержания и календарных планов обучения, а также по ведению учетной документации по подготовке и компетентности в области БП [9.6.4.5].
    18. Следует провести анализ потребностей в подготовке персонала (АППП) с тем, чтобы обеспечить четкое понимание деятельности, обязанностей сотрудников в отношении обеспечения БП, а также имеющихся программ подготовки [9.6.4.4].
    19. Как правило, обучение начинается с проведения анализа аудитории, обычно включающего следующие этапы:
    20. Каждого сотрудника поставщика обслуживания затронет внедрение СУБП, но не одним и тем же образом и не в одной и той же степени. Следует определить группы, на которые делятся все сотрудники, и охарактеризовать их отношение к процессам управления безопасностью полетов, исходной и результирующей информации, и в особенности к обязанностям по обеспечению БП. Эту информацию следует включить в должностные инструкции и описания функций сотрудников. Как правило, выявляются группы сотрудников со сходными потребностями в обучении. Поставщику обслуживания следует рассмотреть вопрос о целесообразности распространения этого анализа на сотрудников внешних взаимодействующих организаций.
    21. Определить знания и навыки, необходимые для выполнения каждой конкретной обязанности в области обеспечения безопасности полетов и требуемые для каждой группы сотрудников.
    22. Провести анализ для выявления дистанции между теми знаниями и навыками в области обеспечения безопасности полетов, которые имеются у сотрудников, и теми, которые необходимы для эффективного исполнения ими своих обязанностей по обеспечению БП.
    23. Определить оптимальный подход к приобретению знаний и навыков для каждой группы в целях разработки программы подготовки персонала в соответствии с тем, какое участие принимает каждое лицо или группа в процессе управления безопасностью полетов. В программе обучения следует учесть постоянные потребности персонала в знаниях и компетентности в области БП; как правило, эти потребности удовлетворяются посредством проведения программы переподготовки [9.6.4.4].
    24. Важно также определить подходящую методику проведения подготовки. Главная цель заключается в том, чтобы по прохождении подготовки сотрудники были компетентны для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Как правило, важнейшим соображением является наличие компетентных преподавателей; их приверженность принципам, навыки преподавания и экспертные знания в области управления безопасностью полетов будут оказывать существенное воздействие на эффективность проводимой подготовки [9.6.4.5].
    25. Программу подготовки следует периодически пересматривать на предмет соответствия установленным целям обучения и актуальности. При выполнении проверок программы подготовки следует использовать информацию об обязанностях персонала в отношении СУБП, которые определил поставщик услуг [9.6.4.7].
    26. Ответственному руководителю и старшим руководителям следует пройти особую подготовку, включающую следующие темы:
    27. специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;
    28. важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;
    29. приверженность руководства;
    30. распределение ресурсов;
    31. популяризация вопросов политики в области обеспечения БП и СУБП;
    32. содействие формированию позитивной культуры обеспечения БП полетов;
    33. эффективный обмен информацией между подразделениями;
    34. цель в области обеспечения БП, целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов и пороговые уровни;
    35. политика дисциплинарных мер [9.6.4.8].
    36. Главная цель программы подготовки в области БП заключается в том, чтобы обеспечить сохранение компетентности сотрудниками всех уровней организации для выполнения своих функций в области обеспечения БП; поэтому профессиональные навыки сотрудников должны проверяться на регулярной основе [9.6.4.9].
    37. Поставщику обслуживания следует обеспечить наличие и хранение документов по учету обучения и документов, подтверждающих прохождение обучения.
    38. Поставщику обслуживания следует доводить до сведения всего соответствующего персонала цели и процедуры СУБП. Необходима стратегия обмена информацией, позволяющая осуществлять этот обмен оптимальным способом, основанным на функциях сотрудника и имеющейся у него необходимости получать информацию, связанную с обеспечением БП. Это может быть реализовано посредством писем электронной почты интернет порталов, информационных писем, уведомлений, информационных плакатов, бюллетеней, брифингов, внутрикорпоративной сети (Интранет) или курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов [9.6.5.1].
    39. Руководителю, ответственному за обеспечение БП, следует обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций [9.6.5.1].
    40. Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:
    41. обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП. Это хороший способ популяризации политики и целей организации в области обеспечения БП;
    42. распространение информации, критически важной для обеспечения БП. Информация, критически важная для безопасности полетов – это конкретная информация, связанная с такими проблемами обеспечения БП, из-за которых организация может оказаться подверженной риску. Это может быть информация о БП, полученная из внутренних или внешних источников, таких как извлеченные уроки, или связанная со средствами контроля риска для БП. Поставщик услуг определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения БП и когда ее следует распространять;
    43. повышение осведомленности о новых средствах контроля риска и корректирующих мерах. Риски для БП, с которыми сталкивается поставщик услуг, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;
    44. предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения БП. При обновлении процедур обеспечения БП важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;
    45. содействие формированию позитивной культуры БП и поощрение сотрудников к выявлению факторов опасности и представлению информации о них. Обмен информацией о БП направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники сообщали о проблемах БП посредством системы представления данных о БП;
    46. обеспечение обратной связи. Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем [9.6.5.1].
    47. Поставщикам обслуживания следует рассмотреть вопрос о необходимости передачи какой-либо из упомянутой выше информации о БП внешним организациям (заказчикам, подрядчикам, субподрядчикам и т.д.) [9.6.5.2].
    48. Поставщикам обслуживания следует оценивать эффективность своего обмена информацией о БП, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения БП. Это можно осуществить при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП [9.6.5.3].
    49. Мероприятия по популяризации вопросов БП следует проводить на протяжении всего цикла функционирования СУБП, а не только в его начале [9.6.5.4].

**4.4.1 Подготовка кадров и обучение**

* + 1. Для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП отсутствуют. Однако имеются соответствующие положения, сформулированные в Приложении 19 и в РУБП ИКАО.
    2. В соответствии с п. 4.1 Стандарта ИКАО и п.9.6.4 РУБП ИКАО поставщику услуг следует выполнять подготовку работников по вопросам СУБП в соответствии с разработанной программой.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Рекомендация** [**У-4.1.1**](#_У-1.1-1)

Рекомендация основана на SARPs ИКАО Приложение 19 п. 4.1 и рекомендациях РУБП ИКАО, п.9.6.4.

При проведении проверки необходимо ознакомиться с программами обучения по СУБП. Эти программы должны быть разными для разных категорий постоянного и переменного состава АУЦ и отвечать следующим требованиям:

а) обеспечивать надлежащую подготовку и квалификацию работников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП;

б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого работника в обеспечении функционирования СУБП.

Проверяющий должен получить конкретные подтверждения проведения занятий по программе в виде учебных материалов, презентаций, списков обучающихся, зачетных ведомостей и т.д.

Необходимо убедиться, что должностные лица и преподаватели АУЦ, проводящие занятия по СУБП с работниками и обучающимися, прошли соответствующую подготовку и имеют соответствующие подтверждающие документы (свидетельства, сертификаты).

Целесообразно провести выборочный опрос работников АУЦ, преподавателей, инструкторов и обучающихся с целью получения сведений о качестве обучения по СУБП.

**4.4.2.Обмен информацией о безопасности полетов**

* + 1. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в ВК и Правилах. Также имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.
    2. В соответствии с п. 3 статьи 24.1 ВК В целях управления БП гражданских ВС уполномоченный орган в области ГА в порядке, установленном Правительством РФ, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу БП гражданских ВС, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с SARPs ИКАО.
    3. В соответствии с п. 6 Правил поставщик услуг должен представлять в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска, состав и формат которых устанавливается Минтрансом РФ.
    4. В соответствии с п. 7 (а) Правил в рамках государственной системы управления БП источниками информации, среди прочих, являются данные о ФО и риска.
    5. В соответствии с п. 7 (д) Правил в рамках государственной системы управления БП источниками информации, среди прочих, являются сообщения о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении БП, направляемые юридическими и физическими лицами по их инициативе (далее - добровольные сообщения).
    6. В соответствии с п. 8 (а) Правил Росавиация получает данные о ФО и рисках - от поставщиков услуг, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, ТО гражданских ВС, аэронавигационное обслуживание полетов ВС и подготовку пилотов гражданских ВС, на бумажных, электронных носителях или посредством сети "Интернет" в формате, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.
    7. В соответствии с п. 8 (д) Правил Росавиация получает добровольные сообщения - в произвольной форме, в том числе с сети "Интернет", при этом адрес электронной почты с доступом к получению информации только назначенными должностными лицами публикуется на официальном сайте Росавиации в указанной сети.
    8. В соответствии с п. 4.2 Приложения 19 и п.9.6.5 РУБП ИКАО поставщику услуг следует разработать и применять официальные средства обмена информации о БП.

**Дополнительная информация по проведению проверки**

**Рекомендация** [**У-4.2-1**](#_У-4.2-1)

Рекомендация основана на SARPs ИКАО Приложение 19, п.4.2 и рекомендациях РУБП ИКАО, п. 9.6.5.

В ходе проверки проверяющий должен убедиться, что в АУЦ разработана и утверждена процедура рассмотрения руководством проблем, выявленных в ходе анализа информации по БП. При этом результаты рассмотрения должны быть доведены до всех заинтересованных работников и обучаемых.

Важно проверить, в какой степени эта рекомендация внедрена на практике. Для этого следует затребовать в АУЦ подтверждающую документацию с отметками о том, что руководство информировано по вопросам состояния БП. (протоколы совещаний, комитетов, материалы разборов, листы рассылки информации и т.д.).

В качестве доказательства информированности работников и обучающихся могут быть представлены информационные стенды, размещение информации на сайте АУЦ, в сети Интранет организации, листы ознакомления и т.д.

Целесообразно провести выборочный опрос инструкторов и обучаемых с целью оценки их знания информации по БП.

**Раздел 5. Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах**

1. Федеральный [закон](consultantplus://offline/ref=9042DA77D4905F241379A90862C4116B8112DBB40E9ADD8662B0B5318322lDG) от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».
2. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими»).
3. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (ПРАПИ-98).
4. Федеральные авиационные правила «[Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям ФАП](http://favt.ru/public/materials/3/d/8/e/4/3d8e4dba6e7f3a548d5d0aabed6f05b3.pdf)», утвержденных приказом Минтранса России от 29.09.2015 № 289 (ФАП-289).
5. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление Безопасностью Полетов // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание второе, 2016. – 44 с.
6. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Doc 9859: утв. Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание четвертое, 2018. – 218 с.

1. КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных. [↑](#footnote-ref-1)
2. В Приложении 19 термину «Фактор опасности» Правил соответствуют термины «Опасность» и «Источник опасности». В целях выполнения требований Правил и обеспечения единообразия понимания ***требуется*** использовать термин «**Фактор опасности**». [↑](#footnote-ref-2)
3. Здесь и далее в этом параграфе в скобках ссылки на пункты РУБП ИКАО, Doc. 9859, 4-е изд.2018 А. [↑](#footnote-ref-3)
4. КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных [↑](#footnote-ref-4)
5. В Приложении 19 термину «Фактор опасности» Правил соответствуют термины «Опасность» и «Источник опасности». В целях выполнения требований Правил и обеспечения единообразия понимания ***требуется*** использовать термин «**Фактор опасности**». [↑](#footnote-ref-5)
6. Здесь и далее в этом параграфе в скобках ссылки на пункты РУБП ИКАО, Doc. 9959, 4-е изд.2018 г. [↑](#footnote-ref-6)
7. КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных. [↑](#footnote-ref-7)
8. В Приложении 19 термину «Фактор опасности» Правил соответствуют термины «Опасность» и «Источник опасности». В целях выполнения требований Правил и обеспечения единообразия понимания ***требуется*** использовать термин «**Фактор опасности**». [↑](#footnote-ref-8)
9. Здесь и далее в этом параграфе в скобках ссылки на пункты РУБП ИКАО, Doc. 9959, 4-е изд.2018 г. [↑](#footnote-ref-9)
10. КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных. [↑](#footnote-ref-10)
11. В Приложении 19 термину «Фактор опасности» Правил соответствуют термины «Опасность» и «Источник опасности». В целях выполнения требований Правил и обеспечения единообразия понимания ***требуется*** использовать термин «**Фактор опасности**». [↑](#footnote-ref-11)
12. Здесь и далее в этом параграфе в скобках ссылки на пункты РУБП ИКАО, Doc. 9859, 4-е изд.2018 г. [↑](#footnote-ref-12)