

Методические рекомендации территориальным органам Росавиации по проверкам СУБП поставщиков услуг

Часть I. Эксплуатанты

Оглавление

Раздел 1 Общие положения.....	6
1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения.....	6
1.2 Структура методических рекомендаций.....	6
1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП	9
1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству	12
Раздел 2 Контрольные вопросы проверки эксплуатантов	14
2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов.....	14
2.1.1 Обязательства руководства.....	17
2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	17
2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов	21
2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки	22
2.1.5 Документация по СУБП.....	25
2.2 Управление рисками для безопасности полетов.....	28
2.2.1 Выявление факторов опасности	28
2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	33
2.3 Обеспечение безопасности полетов	36
2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	36
2.3.2 Управление изменениями	42
2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП.....	43
2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов	44
2.4.1 Подготовка кадров и обучение.....	44
2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов	45
2.5 Э-ОЛР «Организация летной работы».....	47
2.5.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	47
2.5.2 Выявление факторов опасности	48
2.5.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	52
2.5.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	55
2.5.5 Постоянное совершенствование СУБП.....	58
2.5.6 Подготовка кадров и обучение	59
2.6 Э-ДСП «Диспетчерское обеспечение полетов»	60

2.6.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	60
2.6.2 Выявление факторов опасности	61
2.6.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	64
2.6.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	67
2.6.5 Постоянное совершенствование СУБП	70
2.6.6 Подготовка кадров и обучение	71
2.7 Э–ПЛГ «Поддержание летной годности».....	72
2.7.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	72
2.7.2 Выявление факторов опасности	73
2.7.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	77
2.7.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	80
2.7.5 Постоянное совершенствование СУБП	83
2.7.6 Подготовка кадров и обучение	84
2.8 Э–КАБ «Организация работы кабинного экипажа».....	85
2.8.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	85
2.8.2 Выявление факторов опасности	86
2.8.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	90
2.8.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	93
2.8.5 Постоянное совершенствование СУБП	96
2.8.6 Подготовка кадров и обучение	97
2.9 Э–ОНО «Организация наземного обслуживания»	98
2.9.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	98
2.9.2 Выявление факторов опасности	99
2.9.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	102
2.9.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	105
2.9.5 Постоянное совершенствование СУБП	108
2.9.6 Подготовка кадров и обучение	109
2.10 Э ОГП «Организация грузовых перевозок»	110
2.10.1 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	110
2.10.2 Выявление факторов опасности	111
2.10.3 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	114
2.10.4 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	117

2.10.5 Постоянное совершенствование СУБП	120
2.10.6 Подготовка кадров и обучение	121
Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке	123
Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему	127
4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов.....	127
4.1.0 Основные положения	127
4.1.1 Обязательства руководства.....	128
4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.	134
4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов	139
4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки	141
4.1.5 Документация по СУБП	143
4.2 Управление рисками для безопасности полетов	147
4.2.0 Основные положения	147
4.2.1 Выявление факторов опасности	150
4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	156
4.3 Обеспечение безопасности полетов	161
4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	161
4.3.2 Управление изменениями	170
4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП	172
4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов	174
4.4.0 Основные положения	174
4.4.1 Подготовка кадров и обучение	179
4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов	182
Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах.....	180

Список используемых сокращений

- АП – Авиационное происшествие
- АТ – Авиационная техника
- АУЦ – Авиационный учебный центр
- БП – Безопасность 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:

- a) осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее - Эксплуатанты);
- b) операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации (ГА) (далее – Операторы аэродромов);
- c) осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов (ВС) (далее –Организации по техническому обслуживанию (ТО);
- d) 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 аэропортов;
- 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 содержит 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 в виде Отчета о проверке.

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 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.

1.2.8 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 КВПи 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.

(1)	(2)	Статус: (3)
(4)		
Нормативные ссылки: (5)		
Действия при проверке		
(6)		
(7)	Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	(8) Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
(9)		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
(10)		
Комментарии поставщика услуг		
(11)		

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).

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

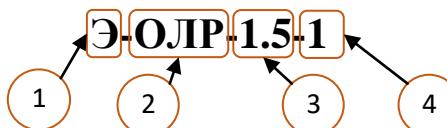


Рисунок 2. Формирование индекса КВП

1) Первая буква указывает тип поставщика услуг:

Э – эксплуатант;

А – оператор сертифицированного 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».

3) 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).

4) 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 (ассоциациях, рабочих группах) 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 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		
<ol style="list-style-type: none">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.Политика должна быть утверждена руководителем эксплуатанта (допускается, что Политика утверждена как самостоятельный документ, а также как составная часть документации по управлению безопасностью полетов).Проверяется размещение Политики в общедоступных местах (информационные стенды, корпоративные сайты, экземпляры в офисных помещениях, брифингах и т.д.).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.). (<u>MP</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 2	Э-1.1-2	Статус: Рекомендация
<p>Политика обеспечения БП эксплуатанта содержит следующие сведения:</p> <p>а) о формировании и поддержании в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;</p> <p>б) о системе представления данных о безопасности полетов;</p> <p>в) об обстоятельствах, при которых к работникам эксплуатанта не будут приниматься дисциплинарные меры;</p> <p>д) виды поведения работников при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимы.</p>		
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:		
<ol style="list-style-type: none"> Информация о развитии в компании позитивной культуры БП. Сведения о системе представления данных о безопасности полетов, с тем чтобы поощрять представление информации о проблемах безопасности полетов. 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). Политика эксплуатанта описывает виды поведения работников, которые считаются недопустимыми (скрытие авиационных событий, нарушение законодательства РФ и т.д.). (MP) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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						
<ol style="list-style-type: none"> 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) Эксплуатантом осуществляется мониторинг целей (показателей эффективности) в области безопасности полетов (установлена периодичность их оценки/расчета). (<u>МР</u>) 						
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Документировано</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Внедрено</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</td> <td><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</td> </tr> </table>			Документировано	Внедрено	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Документировано	Внедрено					
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования СУБП эксплуатанта.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.Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д.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.). (<u>МР</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-1.2-1</u>, <u>Э-ДСП-1.2-1</u>, <u>Э-ПЛГ-1.2-1</u>, <u>Э-КАБ-1.2-1</u>, <u>Э-ОНО-1.2-1</u>, <u>Э-ОГП-1.2-1</u>)</i>		
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		
<ol style="list-style-type: none"> Проверяется наличие у эксплуатанта документов, определяющих: <ul style="list-style-type: none"> - 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). Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. (МР) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. (<u>MP</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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
<p>Эксплуатант назначает должностное лицо, в обязанности которого входит обеспечение исполнения функций по управлению безопасностью полетов, а квалификация соответствует следующим требованиям нормативных актов РФ:</p> <p>а) имеет практический опыт по организации подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации не менее пяти лет;</p> <p>б) имеет опыт расследования авиационных происшествий, инцидентов;</p> <p>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.</p>		
Нормативные ссылки: ФАП-246 п. 9, 11, ФАП-128 п.5.6.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">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. (<u>MP</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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 соответствовать организационной структуре эксплуатанта.Инструкция должна быть согласована с ФАВТ (или территориальным органом ФАВТ).Проверка отметок об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии. (<u>МР</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> Проверяется наличие Плана действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования авиакомпании в случае возникновения кризисной ситуации. План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям: <ul style="list-style-type: none"> - 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. План действий предусматривает проведение периодических тренировок действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных происшествий. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с Планом действий на случай аварийной обстановки. (<u>МР</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<p>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.). (<u>МР</u>)</p>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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: <ul style="list-style-type: none">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		
<ol style="list-style-type: none">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. (<u>MP</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. (<u>MP</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-2.1-1</u>, <u>Э-ДСП-2.1-1</u>, <u>Э-ПЛГ-2.1-1</u>, <u>Э-КАБ-2.1-1</u>, <u>Э-ОНО-2.1-1</u>, <u>Э-ОГП-2.1-1</u>).</i>		
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		
<ol style="list-style-type: none">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. (<u>MP</u>)		
Документировано	Внедрено	
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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).		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-2.1-2</u>, <u>Э-ДСП-2.1-2</u>, <u>Э-ПЛГ-2.1-2</u>, <u>Э-КАБ-2.1-2</u>, <u>Э-ОНО-2.1-2</u>, <u>Э-ОГП-2.1-2</u>).</i>		
Нормативные ссылки: ФАП-128 п.5.5.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 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. (<u>МР</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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).		
<i>Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-2.1-3</u>, <u>Э-ДСП-2.1-3</u>, <u>Э-ПЛГ-2.1-3</u>, <u>Э-КАБ-2.1-3</u>, <u>Э-ОНО-2.1-3</u>, <u>Э-ОГП-2.1-3</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 7 (д).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. 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.). (<u>МР</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№18	Э-2.1-4	Статус: Требование
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 		
<p><i>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, Э-ПЛГ-2.1-4).</i></p>		
Нормативные ссылки: ФАП -246 п.40, 41; ФАП-128 п.5.7.		
Действия при проверке		
<p>В соответствии с требованиями п.41 ФАП-246 обработка и анализ полетной информации могут осуществляться подразделениями эксплуатанта или организациями на основании договоров.</p>		
<p>В случае, если анализ полетной информации осуществляется подразделениями эксплуатанта:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, утвержденные руководством). 4. Программой анализа полетных данных предусмотрен сбор данных по вопросам безопасности полетов. (<u>МР</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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:		
<ol style="list-style-type: none"> 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) (<u>MP</u>). 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-2.2-1</u>, <u>Э-ДСП-2.2-1</u>, <u>Э-ПЛГ-2.2-1</u>, <u>Э-КАБ-2.2-1</u>, <u>Э-ОНО-2.2-1</u>, <u>Э-ОГП-2.2-1</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б), п.36 ФАП – 246.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">У эксплуатанта разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска.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.У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта. (<u>МР</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-2.2-2</u>, <u>Э-ДСП-2.2-2</u>, <u>Э-ПЛГ-2.2-2</u>, <u>Э-КАБ-2.2-2</u>, <u>Э-ОНО-2.2-2</u>, <u>Э-ОГП-2.2-2</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в), ФАП – 246 п.36.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для безопасности полетов. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов (MP). 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-2.2-3</u>, <u>Э-ДСП-2.2-3</u>, <u>Э-ПЛГ-2.2-3</u>, <u>Э-КАБ-2.2-3</u>, <u>Э-ОНО-2.2-3</u>, <u>Э-ОГП-2.2-3</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. (МР) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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)		
Документировано		Внедreno
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 1. После завершения расследования авиационных событий эксплуатантом осуществляется 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 3. Осуществляется проведение анализа авиационных событий (в наличии имеются аналитические материалы, утвержденные руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. (<u>МР</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений, установлен порядок внесения изменений. 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). Проводится контроль исполнения мероприятий, разработанных по результатам расследований. (МР) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-3.1-1</u>, <u>Э-ДСП-3.1-1</u>, <u>Э-ПЛГ-3.1-1</u>, <u>Э-КАБ-3.1-1</u>, <u>Э-ОНО-3.1-1</u>, <u>Э-ОГП-3.1-1</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г); ФАП-128 п.5.5.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 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.). (<u>МР</u>) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данного требования возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных требований, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-3.1-2</u>, <u>Э-ДСП-3.1-2</u>, <u>Э-ПЛГ-3.1-2</u>, <u>Э-КАБ-3.1-2</u>, <u>Э-ОНО-3.1-2</u>, <u>Э-ОГП-3.1-2</u>).</i>		
Нормативные ссылки: ФАП-128 п.5.5.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 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) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-3.1-3</u>, <u>Э-ДСП-3.1-3</u>, <u>Э-ПЛГ-3.1-3</u>, <u>Э-КАБ-3.1-3</u>, <u>Э-ОНО-3.1-3</u>, <u>Э-ОГП-3.1-3</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Приложение 19 п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. У эксплуатанта определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов (в том числе в подразделениях компаний, 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) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">У эксплуатанта описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений.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.).По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения. (<u>MP</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
<i>Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-3.3-1</u>, <u>Э-ДСП-3.3-1</u>, <u>Э-ПЛГ-3.3-1</u>, <u>Э-КАБ-3.3-1</u>, <u>Э-ОНО-3.3-1</u>, <u>Э-ОГП-3.3-1</u>).</i>		
Нормативные ссылки: Приложение 19 п. 3.3; РУБП ИКАО п.9.5.6.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">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.). (<u>МР</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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
<p>Эксплуатант разрабатывает и выполняет программу подготовки работников в области безопасности полетов, которая отвечает следующим условиям:</p> <p>а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках системы управления безопасностью полетов;</p> <p>б) объем программы подготовки в области безопасности полетов соответствует степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов.</p>		
<p><i>Примечание: Соблюдение данной рекомендации возможно только в случае подтверждения исполнения эксплуатантом сквозных рекомендаций, обозначенных в таблице п. Э-1.0 (<u>Э-ОЛР-4.1-1</u>, <u>Э-ДСП-4.1-1</u>, <u>Э-ПЛГ-4.1-1</u>, <u>Э-КАБ-4.1-1</u>, <u>Э-ОНО-4.1-1</u>, <u>Э-ОГП-4.1-1</u>).</i></p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19 п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4.</p>		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">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 иметь 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.).(<u>МР</u>)		
<p>Документировано</p> <p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>		<p>Внедрено</p> <p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>
Подтверждающая документация		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

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		
<ol style="list-style-type: none">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.Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений.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.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.). (<u>MP</u>)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№33	Э-4.2-2¹	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		
<p>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.</p> <p>2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в ФАВТ (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) (<u>MP</u>)</p>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

¹КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных.

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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-2.1-2.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений в летной эксплуатации: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. 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.); 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.1-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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:		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта существует база данных, с помощью которой осуществляется накопление информации, полученной от бортовых средств объективного контроля. Эксплуатант проводит анализ данной информации (в наличии имеются аналитические материалы, утвержденные руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. Обеспечено хранение параметрических данных средств объективного контроля, полученных при проведении квалификационных проверок. Данный пункт контрольных вопросов связан с п.<u>Э-2.1-4.</u> 		
Документировано		Внедрено
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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).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.У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в летной эксплуатации.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта.Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в летной эксплуатации. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-2</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в летной эксплуатации. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.1-4.</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано		Внедreno
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-3.1-6</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-4.1-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-1.2-3.</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-2.1-2</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при осуществлении диспетчерского обеспечения полетов: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. 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.); 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.1-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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).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.У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта.Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе диспетчерского обеспечения полетов. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-2.</u> 		
Документировано		Внедрено
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе диспетчерского обеспечения полетов. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-3.1-6</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.3-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-4.1-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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
<p>Эксплуатант осуществляет сбор и обработку данных факторов опасности при осуществлении процесса поддержания летной годности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.</p>		
<p>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.</p>		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 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 связан с п.Э-2.1-1. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-2.1-2</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при осуществлении процесса поддержания летной годности: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. 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.); 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.1-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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, утвержденные руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. 3. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.1-4.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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).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.У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе поддержания летной годности.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта.Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе поддержания летной годности. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-2</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе поддержания летной годности. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано		Внедreno
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-3.1-6</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.3-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-4.1-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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 <ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-1.2-3.</u>		

Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		

Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-2.1-2.</u> 		

Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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.
2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии.
3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.).
4. 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.);
5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.Э-2.1-3.

Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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).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.У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта.Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе организации работы кабинного экипажа. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-2.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе организации работы кабинного экипажа. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.1-4.</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.3-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-2.1-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-2.1-2.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при организации наземного обслуживания: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. 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.); 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.1-3</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-2.2-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе организации наземного обслуживания. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-2</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе организации наземного обслуживания. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.1-4.</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-3.1-6</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.3-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-4.1-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-2.1-2.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация эксплуатанта определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений при организации грузовых перевозок: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 3. У эксплуатанта имеются подтверждения функционирования системы добровольных сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. 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.); 5. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.1-3</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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).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.У эксплуатанта определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства эксплуатанта.Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.Э-2.2-1.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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). У эксплуатанта имеются подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов в процессе организации грузовых перевозок. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-2</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> У эксплуатанта установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска в процессе организации грузовых перевозок. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе менеджмента качества подтверждают, что эксплуатантом осуществляется оценка эффективности мероприятий. Данный пункт контрольных вопросов проверки связан с п.<u>Э-2.2-3.</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.1-4.</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none"> 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.<u>Э-3.1-6</u>. 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-3.3-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедлено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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		
<ol style="list-style-type: none">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.<u>Э-4.1-1</u>.		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> 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«Исполнение требований»

<input type="checkbox"/> Э	<input type="checkbox"/> ОЛР	<input type="checkbox"/> ДСП	<input type="checkbox"/> ПЛГ	<input type="checkbox"/> КАБ	<input type="checkbox"/> ОНО	<input type="checkbox"/> ОГП
<i>Сквозные требования</i>						
<input type="checkbox"/> Э-1.1-1						
<input type="checkbox"/> Э-1.2-1						
<input type="checkbox"/> Э-1.2-3	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-1.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-1.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-1.2-1	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-1.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-1.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-1.2-1
<input type="checkbox"/> Э-1.3-1						
<input type="checkbox"/> Э-1.4-1						
<input type="checkbox"/> Э-1.5-1						
<input type="checkbox"/> Э-1.5-2						
<input type="checkbox"/> Э-2.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-2.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.1-1	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-2.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-2.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-2.1-1
<input type="checkbox"/> Э-2.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-2.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.1-2	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-2.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-2.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-2.1-2
<input type="checkbox"/> Э-2.1-4	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.1-4		<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.1-4			
<input type="checkbox"/> Э-2.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-2.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.2-1	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-2.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-2.2-1	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-2.2-1
<input type="checkbox"/> Э-2.2-2	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.2-2	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-2.2-2	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.2-2	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-2.2-2	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-2.2-2	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-2.2-2
<input type="checkbox"/> Э-2.2-3	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.2-3	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-2.2-3	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.2-3	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-2.2-3	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-2.2-3	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-2.2-3
<input type="checkbox"/> Э-3.1-1						
<input type="checkbox"/> Э-3.1-2						
<input type="checkbox"/> Э-3.1-3						
<input type="checkbox"/> Э-3.1-4	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-3.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-3.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-3.1-1	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-3.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-3.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-3.1-1
<input type="checkbox"/> Э-3.1-5	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-3.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-3.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-3.1-2	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-3.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-3.1-2	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-3.1-2
<input type="checkbox"/> Э-3.2-1						
<input type="checkbox"/> Э-4.2-1						
<input type="checkbox"/> Э-4.2-2*						

* КВП не применяется до установления Минтрансом России формата предоставления этих данных

Таблица 3«Исполнение рекомендаций по стандартам ИКАО»

<input type="checkbox"/> Э	<input type="checkbox"/> ОЛР	<input type="checkbox"/> ДСП	<input type="checkbox"/> ПЛГ	<input type="checkbox"/> КАБ	<input type="checkbox"/> ОНО	<input type="checkbox"/> ОГП
<i>Сквозные рекомендации</i>						
<input type="checkbox"/> Э-1.1-2						
<input type="checkbox"/> Э-1.2-4						
<input type="checkbox"/> Э-1.4-2						
<input type="checkbox"/> Э-1.4-3						
<input type="checkbox"/> Э-2.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-2.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-2.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-2.1-3	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-2.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-2.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-2.1-3
<input type="checkbox"/> Э-2.1-5						
<input type="checkbox"/> Э-3.1-6	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-3.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-3.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-3.1-3	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-3.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-3.1-3	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-3.1-3
<input type="checkbox"/> Э-3.3-1	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-3.3-1	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-3.3-1	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-3.3-1	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-3.3-1	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-3.3-1	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-3.3-1
<input type="checkbox"/> Э-4.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОЛР-4.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ДСП-4.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ПЛГ-4.1-1	<input type="checkbox"/> Э-КАБ-4.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОНО-4.1-1	<input type="checkbox"/> Э-ОГП-4.1-1

Таблица 4 «Исполнение рекомендаций по рекомендуемой практике»

<input type="checkbox"/> Э	<input type="checkbox"/> ОЛР	<input type="checkbox"/> ДСП	<input type="checkbox"/> ПЛГ	<input type="checkbox"/> КАБ	<input type="checkbox"/> ОНО	<input type="checkbox"/> ОГП
<i>Сквозные рекомендации</i>						
<input type="checkbox"/> Э-1.1-3						
<input type="checkbox"/> Э-1.2-2						
<input type="checkbox"/> Э-1.5-3						

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	T_C		P_C		P_P	
Соответствует, требует корректировки	T_K		P_{CK}		P_{PK}	
Не соответствует	-		-		-	
Не проверялось	N_{TH}		N_{CH}		N_{PH}	
Всего	N_T		N_C		N_P	
Проверено						

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

T_C – количество соответствий требованиям;

T_K – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

N_T – общее количество требований данного поставщика услуг;

N_{TH} – количество требований данного поставщика услуг, которые не проверялись в ходе данной проверки;

P_C – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

P_{CK} – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО с условием необходимых корректировок;

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

N_{CH} – количество рекомендаций данного поставщика услуг, основанных на Стандартах ИКАО, которые не проверялись в ходе проверки;

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

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

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

N_{PH} – 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:

$$K_{\text{ЭФФ}} = \frac{T_C \times 20 + T_{CK} \times 5}{(N_T - N_{TH})} + \frac{P_C \times 4 + P_{CK}}{(N_C - N_{CH})} + \frac{P_P \times 2 + P_{PK} \times 0.5}{(N_P - N_{PH})}.$$

3.6 Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблице

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.

1.

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 системах 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 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

Требование:Э-1.1-1

Проверка осуществляется согласно п. **Э-1.1-1** в соответствии с требованиями ФАП-246п.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.

2. 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.

3. 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

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).

2. 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.

3. 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

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 безопасностью 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

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.).

2. 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

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-ОЛР-1.2-1, Э-ДСП-1.2-1, Э-ПЛГ-1.2-1, Э-КАБ-1.2-1, ОНО 1.2-1, Э-ОГП-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, Э-ДСП-1.2-1, Э-ПЛГ-1.2-1, Э-КАБ-1.2-1, ОНО 1.2-1, Э-ОГП-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.

2. 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, Э-ДСП-1.2-1, Э-ПЛГ-1.2-1, Э-КАБ-1.2-1, ОНО 1.2-1, Э-ОГП-1.2-1, эксплуатантом были представлены необходимые подтверждения, следует определить исполнение п. Э-1.2-3.

Рекомендация 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

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

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

В ходе проверки устанавливается выполнение рекомендации по СУБП, содержащейся в Приложении 19п.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

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 утвержденных инструкций, процедур, руководств и т.д. Весь перечень 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

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

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

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 безопасностью 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

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 совпадают с определениями соответствующих понятий в SARPs ИКАО (Приложение 19)².

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;

² В Приложении 19 термину «Фактор опасности» Правил соответствуют термины «Опасность» и «Источник опасности». В целях выполнения требований Правил и обеспечения единобразия понимания *требуется* использовать термин «Фактор опасности».

– **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., п.п. 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 (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.

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. 4.



Рисунок 4. Схема управления риском для безопасности полетов

4.2.0.11 Можно видеть, что процесс управления риском для БП включает следующие процедуры:

- выявление факторов опасности;
- идентификация и оценка риска;
- определение приемлемости риска;
- разработка при необходимости корректирующих мероприятий;
- оценка уровня остаточного риска;
- внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности;
- 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 б)-г) 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.

4.2.1.2 SARPs ИКАО (Приложение 19, п.2.1.2) указывают, что выявление ФО основано на сочетании *реагирующих и проактивных* методов.

4.2.1.3 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.

4.2.1.4 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.).

4.2.1.5 Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в Правилах.

4.2.1.6 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.

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

- а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

Требование: 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)

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, Э-ДСП-2.1-1, Э-ПЛГ-2.1-1, Э-КАБ-2.1-1, ОНО 2.1-1, Э-ОГП-2.1-1.

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-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)

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, Э-ДСП-2.1-2, Э-ПЛГ-2.1-2, Э-КАБ-2.1-2, ОНО 2.1-2, Э-ОГП-2.1-2.

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-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)

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 выполнения 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.

2. 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 проводится 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-ОЛР-2.1-4, Э-ПЛГ-2.1-4)

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, Э-ПЛГ-2.1-4.

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 осуществляется 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.).

2. Осуществляется анализ полетных данных (п. Э-ОЛР-2.1-4)

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.

3. Осуществляется анализ полетных данных (п. Э-ПЛГ-2.1-4)

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, утвержденные руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий.

Рекомендация: 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.).

2. 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

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: 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).

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, Э-ДСП-2.2-1, Э-ПЛГ-2.2-1, Э-КАБ-2.2-1, ОНО 2.2-1, Э-ОГП-2.2-1.

К требованиям относится соблюдение следующих условий:

1. Проведение анализа факторов опасности и риска

В ходе 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, утвержденные 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-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)

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, Э-ДСП-2.2-2, Э-ПЛГ-2.2-2, Э-КАБ-2.2-2, ОНО 2.2-2, Э-ОГП-2.2-2.

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-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).

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, Э-ДСП-2.2-3, Э-ПЛГ-2.2-3, Э-КАБ-2.2-3, ОНО 2.2-3, Э-ОГП-2.2-3.

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 разработан и 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, изложенными 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 целью 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

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).

2. 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

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).

2. 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.

3. 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

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 проведения 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(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).

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, Э-ДСП-3.1-1, 1, Э-КАБ-3.1-4, ОНО 3.1-1, Э-ОГП-3.1-1.

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 спектром 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(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).

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, Э-ДСП-3.1-2, 1, Э-КАБ-3.1-2, ОНО 3.1-2, Э-ОГП-3.1-2.

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-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).

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 проведения 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

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.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено
1	Включена в настоящее издание		

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-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)

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

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]³.

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

³Здесь и далее в этом параграфе в скобках ссылки на пункты РУБП ИКАО, Doc. 9859, 4-е изд.2018 А.

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) 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, информационных писем, уведомлений, информационных плакатов, бюллетеней, брифингов, внутрикорпоративной сети (Инtranет) 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].

4.4.1 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.

4.4.1.3 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-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)

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.

2. 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

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: 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

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 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 07 октября 2015 г. №39163 (ФАП-246).

4. Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждены приказом 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).