

**Методические рекомендации территориальным органам Росавиации
по проверкам СУБП поставщиков услуг
Часть III. Организации по техническому обслуживанию**

Оглавление

Список используемых сокращений	3
Раздел 1 Общие положения	4
1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения	4
1.2 Структура методических рекомендаций	5
1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП	7
1.4 Общие критерии оценки. Соответствие СУБП воздушному законодательству	10
Раздел 2 Контрольные вопросы проверки Организации по ТО.....	12
2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов	12
2.1.1 Обязательства руководства	12
2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.....	14
2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.....	17
2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.....	20
2.1.5 Документация по СУБП.....	22
2.2 Управление рисками для безопасности полетов	25
2.2.1 Выявление факторов опасности.....	25
2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	29
2.3. Обеспечение безопасности полетов	33
2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.....	33
2.3.2 Осуществление изменений	37
2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП.....	38
2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов.....	39
2.4.1 Подготовка кадров и обучение.....	39
2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов	40
Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке	42
Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему	47
4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов	47
4.1.1 Обязательства руководства	47

4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.....	51
4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.....	54
4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.....	56
4.1.5 Документация по СУБП.....	59
4.2 Управление рисками для безопасности полетов	62
4.2.0 Основные положения	62
4.2.1 Выявление факторов опасности.....	65
4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	68
4.3 Обеспечение безопасности полетов	71
4.3.0 Основные положения	71
4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.....	71
4.3.2 Осуществление изменений	76
4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП.....	78
4.4. Популяризация вопросов безопасности полетов.....	80
4.4.0 Основные положения	80
4.4.1 Подготовка кадров и обучение.....	85
4.4.2.Обмен информацией о безопасности полетов	90
Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах	94

Список используемых сокращений

- АП – Авиационное происшествие
- АППП – Анализ потребностей в подготовке персонала
- АУЦ – Авиационный учебный центр
- БП – Безопасностью полетов
- ВК – Воздушный кодекс
- ВС – Воздушное судно
- ВПП – Взлетно-посадочная полоса
- ГА – Гражданская авиация
- ИКАО – Международная организация гражданской авиации
- КВП – Контрольный вопрос проверки
- МР – Методические рекомендации
- МТУ – Межрегиональное территориальное управление Росавиации
- ПРАПИ-98 – Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов
- РУБП – Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc. 9859)
- РФ – Российская Федерация
- СДС – Система добровольных сообщений
- СУБП – Система управления безопасностью полетов
- ТО – Техническое обслуживание
- ФАВТ – Федеральное агентство воздушного транспорта
- ФАП – Федеральные авиационные правила
- ФО – фактор опасности
- IATA – International Air Transport Association (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта)
- ICAO – International Civil Aviation Organization (Международная организация ГА)
- SARPs – Standard and Recommended Practices (Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО)

Раздел 1 Общие положения

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

- a) осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (далее - Эксплуатанты);
- b) операторов сертифицированных аэродромов гражданской авиации (далее – Операторы аэродромов);
- c) осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов (далее – Организации по 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 аэродромов;
- Часть III Организации по ТО;
- Часть IV Авиационные учебные центры.

Каждая часть состоит из пяти разделов:

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

вопросах.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.12 В начале каждого подраздела и каждого параграфа Раздела 4 приводится кратко основное содержание компонента и элемента в соответствии с SARPs и рекомендациями ИКАО, опытом реализации СУБП в авиапредприятиях-поставщиках

услуг. Отдельные аспекты СУБП, которые могут вызывать затруднения при разработке и внедрении, и, соответственно, при проверке, поясняются более подробно.

1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП

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

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

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

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

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

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

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

которые могут быть приняты проверяющим в зачет выполнения требований нормативно-правовых актов, ссылки на которые имеются в КВП со статусом «Требование».

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

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

(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 разделе 5 настоящих МР) и указание на пункт (раздел, подраздел) этого документа;

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

содержится гиперссылка на дополнительные рекомендации проверяющему по проведению проверки;

Поле 7 – Отметка проверяющего по факту документирования условия КВП;

Поле 8 – Отметка проверяющего по факту внедрения условия КВП;

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

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

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

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

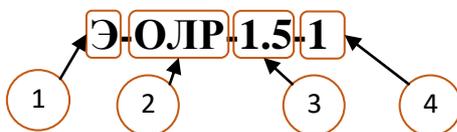


Рисунок 2. Формирование индекса КВП

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

Э-ОЛР – «Организация летной работы»;

Э-ДСП – «Диспетчерское обеспечение полетов»;

Э-ПЛГ – «Поддержание летной годности»;

Э-КАБ - «Организация работы кабинного экипажа»;

Э-ОНО - «Организация наземного обслуживания»;

Э-ОГП - «Организация грузовых перевозок».

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

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

Дополнительные пояснения и рекомендации по проверке включены раздел 4 МР.

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

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

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

б) указаны должностные лица, ответственные за их выполнение;

в) документ утвержден в установленном порядке и является действующим,

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

д) содержание документа доведено до работников в части касающейся.

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

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

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

Таблица 1 Критерии оценки соответствия требованиям и рекомендациям

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

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

Раздел 2 Контрольные вопросы проверки Организации по ТО

2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов

2.1.1 Обязательства руководства

№1	Т-1.1-1	Статус: Рекомендация
Организация по ТО определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п.1.1.1.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что Политика в области БП:		
<ol style="list-style-type: none">1. отражает цели обеспечения БП (цели обеспечения ТО могут быть установлены в отдельном документе);2. отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полетов, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов;3. отражает обязательство соблюдать нормативно-правовые требования и стандарты;4. содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;5. включает процедуры отчетности в области безопасности полетов;6. четко указывает, какие виды поведения при осуществлении авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;7. содержит сведения о системе представления данных о безопасности полетов, с тем чтобы поощрять представление информации о проблемах безопасности полетов;8. подписана ответственным руководителем организации;9. доводится до сведения всех сотрудников организации. (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	Т-1.1-2	Статус: Рекомендация
<p>Организация по ТО организует периодический пересмотр Политики в области БП на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности организации по ТО.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п.1.1.1.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>1. Проверяется наличие сведений о периодическом пересмотре Политики в области БП и выполнение организацией по ТО процесса внесения изменений/актуализации документа. 2. Проверке подлежат проведенные ревизии документа, сроки пересмотра документации в соответствии с требованиями системы контроля качества организации по ТО, и т.д. (MP)</p>		
<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>
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов

№3	Т-1.2-1	Статус: Требование
На должностных лиц организации по ТО возложены обязанности по организации и обеспечению функционирования СУБП.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3 (а).		
Действия при проверке		
<p>1. Проверяется наличие у организации по ТО документов, определяющих:</p> <ul style="list-style-type: none"> - организационную структуру, утвержденную руководством организации по ТО; - функциональное и непосредственное подчинение; - должностных лиц из числа руководителей, обеспечивающих функции управления БП; - документацию с описанием ответственности руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование СУБП по аспектам деятельности, связанным с ТО ВС. <p>2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования СУБП. (MP)</p>		
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		

№4	Т-1.2-2	Статус: Рекомендация
<p>В организации по ТО назначен руководитель организации, который несет окончательную ответственность за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП имеет полномочия для распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования СУБП. 2. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем организации своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению БП, приказы, указания и т.д.). Документ(ы) должен(-ны) содержать сведения о том, что руководитель имеет полномочия для обеспечения планирования и распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП. 3. Подтверждение выполнения положений данной карты может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. (MP) 		
<p>Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	<p>Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№5	Т-1.2-3	Статус: Рекомендация
<p>Организация по ТО назначает руководителей, которые в рамках своей непосредственной деятельности имеют полномочия принимать решения относительно приемлемости рисков для БП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5.9.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Документ(ы) содержит(ат) сведения о том, что в руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для БП. 2. В СУБП есть документальные доказательства (например, сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению БП, анализы рисков и т.д.) и отметки о том, что руководители организации по ТО принимают решение относительно приемлемости рисков для БП. (MP) 		
<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>
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

№6	Т-1.3-1	Статус: Требование
<p>Организация по ТО назначает лицо руководящего персонала, ответственного за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов.</p>		
<p>Нормативные ссылки: ФАП-285, п. 43, 63</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В организационно-распорядительной документации организации по ТО, имеются сведения о назначении лица (руководителя), ответственного за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов. 2. Руководитель по управлению безопасностью полетов подчиняется непосредственно руководителю организации по ТО. 3. Имеются отметки об ознакомлении лица (руководителя) по управлению безопасностью полетов с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. 4. Есть документальные подтверждения об исполнении руководителем организации по ТО своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). (МР) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№7	Т-1.3-2	Статус: Требование
Назначенный руководящий персонал, ответственный за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов, имеет практический опыт и прошел подготовку.		
Нормативные ссылки: ФАП-285, п. 44		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. В организации по ТО установлен перечень требований к подготовке персонала, занимающих должности, связанные с обеспечением БП. 2. Проверяется наличие сведений, подтверждающих квалификационные требования руководителя в области управления безопасностью полетов. (MP) 		
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		

№8	Т-1.3-3	Статус: Рекомендация
Организация по ТО учреждает комитет по вопросам безопасности полетов, поддерживающий функции СУБП во всей организации.		
Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п. 1.3.; РУБП ИКАО п. 9.3.6.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что: <ol style="list-style-type: none"> 1. Имеется документ об учреждении комитета. 2. Определен состав участников комитета. 3. Установлена периодичность проведения заседаний комитета. 4. Установлены функциональные обязанности комитета. 5. У организации по ТО есть документальные подтверждения об исполнении комитета своих обязанностей в СУБП (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению БП, приказы, указания, протоколы заседания и т.д.). (MP) 		
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	Т-1.4-1	Статус: Требование
<p>У организации по ТО разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте.</p>		
<p>Нормативные ссылки: ПРАПИ-98 п. 2.3 и п.3.3.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В организации по ТО разработана инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающая актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. 2. Инструкция соответствует организационной структуре организации по ТО. 3. Инструкция согласована с Росавиацией (или территориальным органом Росавиации). 4. Имеются отметки об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии и инциденте. (MP) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№10	Т-1.4-2	Статус: Рекомендация
<p>Организация по ТО обеспечивает разработку плана мероприятий на случай аварийной обстановки, обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, связанным с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией при ТО ВС.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложения 19, Добавление 2, п.1.4; РУБП ИКАО п.9.3.7.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В организации по ТО разработан и утвержден План действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования организации по ТО в случае возникновения чрезвычайной ситуации. 2. План действий на случай аварийной обстановки отвечает следующим условиям: <ul style="list-style-type: none"> - содержать классификацию чрезвычайной ситуаций; - описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения чрезвычайной ситуаций; - соответствовать организационной структуре организации по ТО; - способствовать централизации руководства и координации всей деятельности организации в случае чрезвычайной ситуаций; - содержит перечень типовых инструкций по действиям персонала, включая взаимодействие с заказчиками, подрядчиками и субподрядчиками; - обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в чрезвычайной ситуации; 3. План действий предусматривает проведение периодических тренировок действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. 4. Имеются отметки об ознакомлении руководителей с Планом действий на случай аварийной обстановки. (MP) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

2 1.5 Документация по СУБП

№11	Т-1.5-1	Статус: Требование
<p>Организация по ТО создает систему документации, в соответствии с которой функционирует СУБП, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.</p> <p>Перечень документации по системе управления безопасностью полетов содержит в себе:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) обязанности должностных лиц организации по ТО по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов; б) перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения; в) источники данных для получения сведений в области безопасности полетов; г) порядок выявления факторов опасности; д) порядок сбора данных о факторах опасности; е) порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска для БП; ж) порядок разработки мероприятий по снижению риска для БП; з) порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска для БП. и) порядок оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для БП. 		
<p>Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.3.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В организации по ТО разработан и утвержден перечень документов, включающих в себя процессы и процедуры функционирования СУБП. 2. Документация по СУБП соответствует масштабам деятельности организации по ТО (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации организации по ТО). 3. Перечень документации описывает все компоненты системы управления безопасностью полетов в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215. 4. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 5. Имеются отметки об ознакомлении работников с документацией по СУБП. 6. Документация по БП хранится в местах (в том числе в электронном виде), доступных для работников организации по ТО. (MP) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№12	Т-1.5-2	Статус: Требование
<p>Организация по ТО разрабатывает и утверждает распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию СУБП (планирование системы управления безопасностью полетов), включающую в себя назначение сотрудников, ответственных за БП, и установление их обязанностей, ответственности и полномочий.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215 п.4.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p>		
<ol style="list-style-type: none"> 1. В организации по ТО разработана распорядительная документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (например, программа развития СУБП, план внедрения/дальнейшего развития СУБП и т.д.). 2. Документации по планированию актуальна. 3. Планы мероприятий, содержат сведения об ответственных за их исполнение. 4. У организации по ТО функционирует процесс распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение мероприятий. 5. Реализуются мероприятия, принятые организацией по ТО по внедрению /развитию СУБП (например, подтверждающие документы, базы данных по контролю исполнения и т.д.). (MP) 		
<p>Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	<p>Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№13	Т-1.5-3	Статус: Рекомендация
Организация по ТО разрабатывает и утверждает руководство по СУБП (РУБП), содержащее в себе описание процесса функционирования СУБП. Нормативные ссылки: РУБП ИКАО п.9.3.8.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедиться, что в организации по ТО разработано и утверждено собственное РУБП, содержащее в себе описание процесса функционирования СУБП. 2. РУБП находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеются отметки об ознакомлении работников с РУБП. (MP) 		
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

№14	Т-2.1-1	Статус: Требование
<p>Организация по ТО осуществляет сбор и обработку данных о факторах опасности, способных негативно отразиться на состоянии БП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а).</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Документация организации по ТО определяет порядок сбора и обработки факторов опасности. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасности; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведения об факторах опасности и т.д.). 4. Данные по факторам опасности обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней о факторах опасности). 5. У организации по ТО существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) об обнаружении факторов опасности. (MP) 		
<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>
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№15	Т-2.1-2	Статус: Рекомендация
<p>Процесс выявления факторов опасности организации по ТО основывается на сочетании реагирующих и проактивных методах сбора информации о факторах опасности (процесс может содержать прогностические методы сбора данных).</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19 п.2.1.2.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Документация по СУБП организации по ТО содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности. 2. Данные о факторах опасности организации по ТО собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). 3. В организации по ТО имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации. (MP) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№16	Т-2.1-3	Статус: Рекомендация
У организации по ТО осуществляется процесс сбора информации посредством системы добровольного представления данных о БП.		
Нормативные ссылки: РУБП ИКАО п.9.4.4.		
Действия при проверке		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Документация организации по ТО определяет порядок функционирования системы добровольных сообщений: <ul style="list-style-type: none"> - определены способы подачи сообщений (например, электронные адреса, формы на сайтах, телефоны, ящики добровольных сообщений, письменные формы и т.д.); - определен порядок рассмотрения добровольных сообщений; - порядок разработки мероприятий по факту сообщения; - порядок предоставления обратной связи. 2. Документация по функционированию системы добровольных сообщений находится в актуальном состоянии. 3. Система добровольных сообщений функционирует (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). 4. Выполняется контроль исполнения мероприятий по факту сообщений (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников в которых приведена информация об исполнении мероприятий по факту сообщений и т.д.). 5. Обеспечивается надлежащая защита лиц, предоставляющих добровольные сообщения. 6. Обеспечивается конфиденциальность данных, полученных через систему добровольных сообщений. 7. В должностных инструкциях лиц, ответственных за обработку добровольных сообщений, имеются положения о персональной ответственности за разглашение информации о лицах, предоставляющих добровольные сообщения. (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		

№17	Т-2.1-4	Статус: Рекомендация
РУБП организации по ТО содержит подробное описание процедур внутренних расследований в области безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: РУБП ИКАО п. 9.3.8.3.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Документация организации по ТО определяет типы событий, подлежащих внутренним расследованиям, и порядок их проведения: установлены правила формирования комиссии по расследованию, сроки его проведения и формат отчета по расследованию. 2. Документация по проведению внутренних расследований находится в актуализированном состоянии. 3. В организации по ТО имеются подтверждения проведенных расследований, перечень выявленных при этом факторов опасности. (МР) 		
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		

2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов

№18	T-2.2-1	Статус: Требование
Организация по ТО осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков для БП.		
Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (е), п.5 (б).		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
1. У организации по ТО разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска для БП. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что факторы опасности, связанные с состоянием БП проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП при ТО ВС. 3. У организации по ТО определена периодичность проведения анализа и оценки рисков для БП. 4. Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства организации по ТО. (MP)		
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	Т-2.2-2	Статус: Требование
<p>Организация по ТО осуществляет разработку и реализацию мероприятия по снижению рисков для БП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (ж, з), п.5 (в).</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. У организации по ТО установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска для БП, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков для БП. 2. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что организацией по ТО проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков для БП. 3. У организации по ТО определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков для БП (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). 4. Реализованные мероприятия позволили снизить риски для БП. (MP) 		
<p>Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	<p>Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№20	Т-2.2-3	Статус: Требование
<p>Организация по ТО проводит оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для БП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 3 (и).</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> У организации по ТО установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска для БП. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что организацией по ТО осуществляется оценка эффективности мероприятий. (МР) 		
<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>
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№21	Т-2.2-4	Статус: Рекомендация
Использование результатов функционирующей Системы контроля качества (СМК) для повышения эффективности процесса управления риском для БП. Внедрение элементов интегрирования систем СУБП и СМК.		
Нормативные ссылки: РУБП ИКАО Doc.9859. п. 9.7.6.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Вопросы интеграции систем СМК и СУБП обсуждались руководством организации по ТО. 2. В РУБП имеются положения, предусматривающие использование результатов процессов СМК (проверки, инспекции, расследования, анализ первопричин, разработка процессов и превентивных мер) в процессе управления риском для БП. 3. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) подтверждают, что элементы интегрирования систем СУБП и СМК внедрены. (МР) 		
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		

2.3. Обеспечение безопасности полетов

2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

№22	Т-3.1-1	Статус: Требование
Организация по ТО создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий.		
Нормативные ссылки: ПРАПИ-98 п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
1. Организация по ТО осуществляет координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента).		
2. Специалисты, участвующие в расследовании авиационных происшествий, имеют соответствующую квалификацию. (MP)		
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		

№23	Т-3.1-2	Статус: Требование
<p>Организация по ТО организует проведение разборов, а также учет и анализ авиационных, происходящих в процессе деятельности организации по ТО.</p>		
<p>Нормативные ссылки: ПРАПИ-98 п. 2.8, 2.10, 3.7, 3.9.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. После завершения расследования авиационных событий организацией по ТО осуществляет разбор обстоятельств, причин и факторов события (имеются отметки об ознакомлении работников с результатами расследования). 2. Организация по ТО осуществляет учет и анализ авиационных событий, происходящих в процессе деятельности организации по ТО: <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, утверждённые руководством) с разработкой мероприятий по предотвращению авиационных событий. (MP) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

№24	Т-3.1-3	Статус: Требование
Организация по ТО проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов.		
Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (г).		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что: <ol style="list-style-type: none"> 1. В организация по ТО разработаны и внедрены количественные показатели уровня БП, установлены целевые и пороговые уровни показателей. 2. Организацией по ТО обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей БП. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей БП (например, протоколы Правления/Комитета, презентации, анализы и т.д.). 3. Показатели уровня БП используются для оценки эффективности функционирования системы управления риском для БП и разработки мероприятий при выходе значений показателей за пороговые уровни. 4. В организации по ТО разработана и утверждена нормативная документация, описывающая порядок оценки показателей БП, на основании которой делается заключение об эффективности функционирования СУБП. 5. Документация находится в актуальном состоянии. 6. Работники ознакомлены с текущим уровнем БП и мероприятиями, направленными на поддержание уровня БП. (MP) 		
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	Т-3.1-4	Статус: Рекомендация
Организация по ТО осуществляет внутренние проверки функционирования СУБП.		
Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4.		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. У организации по ТО определен процесс проведения проверок функционирования СУБП. 2. Имеется документация (например, отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании СУБП. 3. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.п.).(МР) 		
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		

2.3.2 Осуществление изменений

№26	Т-3.2-1	Статус: Требование
Организация по ТО осуществляет процесс внесения изменений в СУБП.		
Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 5 (д).		
Действия при проверке		
Получить подтверждение того, что:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. У организации по ТО описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии БП. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Имеется подтверждающая документация с оценкой возможных рисков для БП организации по ТО при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (например, отчеты и анализы по освоению ТО новых типов ВС, оценка риска для БП при изменении организационной структуры компании, и т.п.). 4. По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения.(МР) 		
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		

2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП

№27	Т-3.3-1	Статус: Рекомендация
Организация по ТО осуществляет поддержание и постоянное совершенствование СУБП.		
Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п. 3.3; РУБП ИКАО п.9.5.6.		
Действия при проверке		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. У организации по ТО описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП. 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Имеется подтверждающая документация по развитию, улучшению СУБП (например, программы по развитию СУБП, приказы, указания и распоряжения по внедрению/дальнейшему внедрению СУБП, планы мероприятий и т.п.). (MP) 		
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		

2.4 Популяризация вопросов безопасности полетов

2.4.1 Подготовка кадров и обучение

№28	Т-4.1-1	Статус: Рекомендация
<p>Организация по ТО разрабатывает и выполняет программу подготовки работников в области БП, которая отвечает следующим условиям:</p> <p>а) обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию работников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП;</p> <p>б) объем программы подготовки в области БП соответствует степени участия каждого работника в обеспечении функционирования СУБП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4.</p>		
<p align="center">Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. У организации по ТО разработана(-ы) и утверждена(-ы) руководством программа(-ы) обучения работников в области СУБП (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации организации по ТО по СУБП). 2. Объем подготовки по СУБП должен иметь различия по объему и специфике подготовки (например, наличие разных программ для обучения руководства и работников). 3. У организации по ТО имеются подтверждающие документы о прохождении персоналом организации обучения по СУБП (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем и т.п.). (МР) 		
<p align="center">Документировано</p> <p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	<p align="center">Внедрено</p> <p><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</p>	
<p align="center">Подтверждающая документация</p>		
<p align="center">Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p align="center">Комментарии поставщика услуг</p>		

2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

№29	Т-4.2-1¹	Статус: Требование
<p>Организация по ТО представляет в Росавиацию данные о факторах опасности и связанных с ними рисках для БП, состав и формат которых устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215 п. 6.</p>		
Действия при проверке		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В документах эксплуатанта описан процесс предоставления информации о факторах опасности и связанных с ними рисках в Росавиацию в установленном формате. 2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в Росавиацию (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) 		
<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>	
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

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

№30	Т-4.2-2	Статус: Рекомендация
<p>В организации по ТО разработан и утвержден процесс обмена информацией о БП и информирование о результатах рассмотрения проблем БП всего заинтересованного персонала с разъяснением причин введения или изменения процедур обеспечения БП.</p>		
<p>Нормативные ссылки: Приложение 19, Добавление 2, п. 4.2; РУБП ИКАО п.9.6.5.</p>		
<p>Действия при проверке</p>		
<p>Получить подтверждение того, что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В документах организации по ТО описан процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе аналитической обработки информации по БП, а также процесс информирования персонала о данных проблемах. 2. Документация находится в актуальном состоянии, установлен порядок внесения изменений. 3. Имеется подтверждающая документация (протоколы Правления, Комитета, разборов, листы рассылки и т.д.) с отметками о том, что руководство информировано в части состояния БП. 4. В организации по ТО осуществляется реальное информирование персонала по вопросам обеспечения БП (стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.д.). (МР) 		
<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>	
<p>Подтверждающая документация</p>		
<p>Выявленные несоответствия и/или замечания</p>		
<p>Комментарии поставщика услуг</p>		

Раздел 3 Подведение итогов и оформление отчета о проверке

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

Таблица 2 Соответствие требованиям

Организации по ТО
<input type="checkbox"/> Т-1.2-1
<input type="checkbox"/> Т-1.3-1
<input type="checkbox"/> Т-1.3-2
<input type="checkbox"/> Т-1.4-1
<input type="checkbox"/> Т-1.5-1
<input type="checkbox"/> Т-1.5-2
<input type="checkbox"/> Т-2.1-1
<input type="checkbox"/> Т-2.2-1
<input type="checkbox"/> Т-2.2-2
<input type="checkbox"/> Т-2.2-3
<input type="checkbox"/> Т-3.1-1
<input type="checkbox"/> Т-3.1-2
<input type="checkbox"/> Т-3.1-3
<input type="checkbox"/> Т-3.2-1
<input type="checkbox"/> Т-4.2-1*

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

Таблица 3 Соответствие рекомендациям на основе Стандартов ИКАО

Организации по ТО
<input type="checkbox"/> Т-1.1-1
<input type="checkbox"/> Т-1.1-2
<input type="checkbox"/> Т-1.2-2
<input type="checkbox"/> Т-1.2-3
<input type="checkbox"/> Т-1.3-3
<input type="checkbox"/> Т-1.4-2
<input type="checkbox"/> Т-2.1-2
<input type="checkbox"/> Т-3.1-4
<input type="checkbox"/> Т-3.3-1
<input type="checkbox"/> Т-4.1-1
<input type="checkbox"/> Т-4.2-2

Таблица 4 Соответствие рекомендациям на основе технических руководств ИКАО и других документов международных организаций

Организации по ТО
<input type="checkbox"/> Т-1.5-3
<input type="checkbox"/> Т-2.1-3
<input type="checkbox"/> Т-2.1-4
<input type="checkbox"/> Т-2.2-4

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

«С» - Соответствует;

«СК» - Соответствует, требует корректировки;

«Н» - Не соответствует;

«НП» - Не проверялось.

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

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

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

При возникновении противоречий:

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

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

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

Таблица 5 Данные для расчета коэффициента эффективности СУБП

	Требования		Рекомендации по Стандартам ИКАО		Другие рекомендации	
Соответствует	T _С		P _С		P _Р	
Соответствует, требует корректировки	T _К		P _{СК}		P _{РК}	

Не соответствует	-		-		-	
Не проверялось	N _{ТН}		N _{СН}		N _{РН}	
Всего	N _Т		N _С		N _Р	
Проверено						

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

T_с – количество соответствий требованиям;

T_к – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

N_Т – общее количество требований данного поставщика услуг;

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

P_с – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

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

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

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

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

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

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

N_{рн} – 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:

$$K_{эфф} = \frac{T_c \times 20 + T_{ск} \times 5}{(N_T - N_{ТН})} + \frac{P_c \times 4 + P_{ск}}{(N_c - N_{сн})} + \frac{P_r \times 2 + P_{рк} \times 0,5}{(N_r - N_{рн})}$$

3.6 Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблице 6

Таблица 6 Критерии оценки эффективности СУБП поставщика услуг

Значения К эфф.	Уровень эффективности СУБП
10-20,0	Приемлемый
20,1-22,0	Хороший
Более 22,0	Высокий

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

Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему

4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов

4.1.0 Основные положения

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

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

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

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

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

- политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- требования к СУБП;
- процессы и процедуры СУБП;
- иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;
- результаты функционирования СУБП.

4.1.1 Обязательства руководства

4.1.1.1. Внедрение данного компонента в практику осуществляется путем разработки политики в области безопасности полетов, в которой отражена приверженность руководства поставщика услуг процессу обеспечения безопасности полетов. Политика может представлять

собой как отдельный документ в системе качества поставщика услуг, так и являться составной частью других документов, входящих в систему управления безопасностью полетов (к примеру: руководства, положения и т.д.).

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

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

- каким образом руководство поставщика услуг принимает решения, направленные на обеспечение безопасности полетов;
- исполнение решений руководителя поставщика услуг сопровождается распределением ресурсов;
- действия / решения руководящего состава должны соответствовать основным принципам управления безопасностью полетов, изложенным в политике;
- если в политике есть сведения о внедрении не карательной среды;
- если в политике содержатся сведения о предоставлении ресурсов, то у поставщика услуг имеются подтверждения о том, что обеспечивается поддержка исполнения мероприятий (финансирование, обеспечение достаточного количества персонала, соблюдение условий труда и т.д.), направленных на обеспечение безопасности полетов (в том числе отсутствие решений, неисполнение которых было связано с отсутствием финансирования со стороны руководящего состава) и т.д.

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

- популяризации вопросов безопасности полетов;
- общей осведомленности (как руководства, так и работников) о имеющихся факторах опасности;
- внедрении принципов безопасности полетов во все сферы деятельности поставщика услуг;
- эффективной передаче информации о безопасности полетов;

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

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

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

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Рекомендация: [Т-1.1-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.1-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 1.1).

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что Политика соразмерна масштабу и сложности организационной структуры организации.
2. Убедиться, что Политика ясна всем работникам.
3. Убедиться, что Политика применяется на всех уровнях организации.
4. Убедиться, что руководитель организации ознакомлен с Политикой.
5. Убедиться, что у организации имеются в доступности ресурсы, необходимые для выполнения работ по ТО (финансирование, компетентный персонал в достаточном количестве, инструмент/оборудование, и т.д.).

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации:

1. Как Вы можете кратко изложить Вашу политику обеспечения безопасности, а также ожидаемые результаты функционирования СУБП Вашей организации?
2. Каким образом Вы доводите ожидаемые результаты функционирования Вашей СУБП до сведения организации?
3. Как часто Вы анализируете, до какой степени политика обеспечения безопасности и методика СУБП понимается в Вашей организации? Как Вы оцениваете функционирование СУБП Вашей организации? Каким образом используются данные, полученные в ходе таковой оценки?
4. Каким образом Ваша политика обеспечения безопасности повлияла на формирование Вашей системы управления безопасностью полетов? Приведите пример.

Руководителям структурных подразделений:

5. Какие результаты ожидают увидеть Ваши работники в отношении Вашей работы и функционирования СУБП Вашего подразделения? Каким образом эти предположения доводятся до Вашего сведения. Вы можете охарактеризовать свою роль в формировании Ваших обязательств по обеспечению безопасности и критериев оценки функционирования СУБП Вашего подразделения?
6. Каким образом Вы доводите до сведения сотрудников Вашего подразделения обязательства по СУБП? Каким образом Вы анализируете, до какой степени в Вашем подразделении понимаются обязательства по СУБП?

7. Каким образом работники участвуют в обеспечении функционирования СУБП?

Работникам:

8. Как Вы думаете, что ожидает от Вас руководство в отношении функционирования СУБП Вашей организации?

9. Как Вы можете охарактеризовать вклад руководства в четкое функционирование СУБП?

10. Каким образом руководство объясняет Вам связь между политикой обеспечения БП и проектами по обеспечению БП?

Рекомендация: [Т-1.1-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п.1.1.1).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверяется наличие сведений о периодическом пересмотре Политики в области БП и выполнение организацией по ТО процесса внесения изменений/актуализации документа.

2. Проверке подлежат проведенные ревизии документа, сроки пересмотра документации в соответствии с требованиями системы контроля качества организации по ТО, и т.д.

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, распоряжениях 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: [Т-1.2-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.2-3 в соответствии с п. 3 (а) Постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Опросить руководителей структурных подразделений и работников о их ответственности и обязанностях в рамках СУБП.
2. Убедится в активном участии руководства в СУБП.

Рекомендация: [Т-1.2-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.2-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5).

Рекомендации проверяющему.

1. Получить подтверждение того, что руководитель организации имеет полномочия для обеспечения достаточных ресурсов.
2. Получить подтверждение того, что руководитель организации принимает решения в отношении приемлемости/неприемлемости рисков.

Убедиться, что деятельность по ТО ВС приостанавливается в случае неприемлемого риска для БП.

Рекомендация: [Т-1.2-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.2-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п.1.2; РУБП ИКАО п. 9.3.5.9.).

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться в том, что документ(ы) содержит(ат) сведения о том, что в руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для БП.

2. Убедиться в том, что в системе документации по управлению рисками имеются сведения о том, какие риски организация по ТО считает неприемлемыми.

3. Убедиться в том, что в СУБП есть документальные доказательства (к примеру: сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению БП, анализы рисков и т.д.) и отметки о том, что руководители организации по ТО принимают решение относительно приемлемости рисков для БП.

4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

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

- координация деятельности структурных подразделений в области управления безопасностью полетов;
- контроль процесса планирования системы управления безопасностью полетов (планы по внедрению СУБП, планы по развитию/дальнейшему внедрению СУБП);
- консультационная поддержка подразделений поставщика услуг по внедрению/дальнейшему развитию СУБП;
- формирование и контроль документации системы управления безопасностью полетов;
- анализ эффективности обеспечения безопасности полетов;
- организация процесса обучения работников поставщика услуг по вопросам управления безопасностью полетов; и т.д.

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: [Т-1.3-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.3-1 в соответствии с п. 43 и 63 ФАП-285.

Рекомендации проверяющему.

При проведении проверки необходимо убедиться, что в организации по ТО назначен руководитель, ответственный за контроль функционирования системы управления безопасностью полетов (организация по ТО представила соответствующую документацию содержащую данные сведения):

1. Убедиться, что руководитель, обеспечивающий внедрение и поддержание функционирования СУБП, прошел подготовку по СУБП.

2. Проверить, каким образом руководитель, обеспечивающий внедрение и поддержание функционирования СУБП, получает информацию о БП из внутренних и внешних источников.

3. Проверить, каким образом руководитель, обеспечивающий внедрение и поддержание функционирования СУБП, участвует в обмене информации о БП с персоналом организации.

4. Убедиться, что рабочая нагрузка руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП, позволяет ему полностью выполнять обязанности в рамках СУБП.

5. Проверить наличие достаточности ресурсов у руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП, для проведения расследований событий, анализа информации о БП, ведения пропаганды БП.

Требование: [Т-1.3-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.3-2 в соответствии с п. 44 ФАП-285.

Рекомендации проверяющему.

Необходимо проверить, что руководитель, ответственный за поддержание функционирования системы управления безопасностью полетов, имеет опыт практической работы в организации выполнения и контроля работ, а также прошел подготовку в области СУБП. Организация по ТО должна продемонстрировать, что проведенная подготовка в области СУБП адекватна выполняемым этим руководителем функциям в организации по ТО.

Необходимо удостовериться, что требования к этому руководителю закреплены в документах организации по ТО и выполняются.

Рекомендация: [Т-1.3-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.3-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, п.1.3.; РУБП ИКАО п. 9.3.6).

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что принятые решения заседаний Комитета доводятся до сведения всех работников организации.

2. Проверить содержание протоколов заседаний Комитета и записей о выполненных мероприятиях по принятым решениям Комитета.

3. Убедиться, что на заседаниях Комитета рассматриваются вопросы соответствия деятельности организации целям обеспечения БП и вопросы обеспечения БП.

4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

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

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

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

План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:

- содержать классификацию кризисных ситуаций;
- описывать процесс сбора информации для установления причин возникновения кризисной ситуации;
- соответствовать организационной структуре поставщика услуг;
- способствовать централизации руководства и координации всей деятельности поставщика услуг в случае кризисной ситуации;
- содержать перечень типовых инструкций по действиям работников;
- обеспечивать эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в кризисных ситуациях.

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: [Т-1.4-1](#)

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

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте, утверждена в организации.

2. Убедиться, что инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии и инциденте, периодически пересматривается на предмет актуальности.

Рекомендация T-1.4-2

Проверка осуществляется согласно п. T-1.4-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложения 19, Добавление 2, п.1.4; РУБП ИКАО п.9.3.7).

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что План действий на случай аварийной обстановки периодически пересматривается, а также после изменений штатного расписания.

2. Убедиться, что организация определила место, где осуществляется вся координация и общее руководство ходом реагирования на чрезвычайные ситуации, и назначила должностных лиц, ответственных за координацию и общее руководство ходом реагирования на чрезвычайные ситуации.

3. Убедиться, что План действий на случай аварийной обстановки доводится до сведения всех работников организации.

4. Проверить, где размещены копии Плана действий на случай аварийной обстановки и в каком формате (электронный, бумажный).

5. Убедиться, что План действий на случай аварийной обстановки включает чрезвычайные ситуации, связанные с профессиональной деятельностью организации по ТО (например, пожар, акты незаконного вмешательства, травмирование персонала, приостановление/прекращение работы электронных систем ведения записей о выполненном ТО, планировании, база данных персонала, и т.д.).

6. Проверить, когда План крайний раз пересматривался и какие в результате были действия.

7. Проверить, когда крайний раз проходили тренировки действий работников структурных подразделений в случае возникновения чрезвычайных ситуаций, какие были действия по результатам.

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации и старшим руководителям:

1. Какова политика организации в отношении подготовки к чрезвычайной ситуации?
2. Расскажите о ролях и обязанностях всего персонала в случае возникновения происшествия или чрезвычайной ситуации.
3. Расскажите о процедуре подготовки к чрезвычайной ситуации в Вашей организации.

4. Каким образом были разработаны эти процедуры? Объясните, почему они подходят Вашей организации согласно ее особенностям и сложности организационной структуры.

5. Продемонстрируйте процедуры подготовки к чрезвычайной ситуации, зафиксированные документально. Объясните, каким образом они применяются в организации.

6. Какое соответствующее обучение Вы проходили?

Руководителям структурных подразделений:

7. Какова политика организации в отношении подготовки к чрезвычайной ситуации? Предоставьте документацию (применимую к Вашему подразделению), предусматривающую роли и обязанности всего персонала в случае возникновения происшествия или непредвиденной чрезвычайной ситуации.

8. Где зафиксированы документально данные процедуры? Имеете ли Вы и Ваши работники доступ к данной документации? Каким образом данные процедуры соответствуют размеру и сложности организационной структуры Вашего подразделения? Каким образом данные процедуры применяются в Вашем подразделении?

9. Кто несет ответственность за процедуры поведения в чрезвычайной ситуации в Вашем подразделении? Каково обоснование передачи ответственности именно этим лицам, и каким образом это сказывается на их ежедневной работе?

10. Как часто осуществляется пересмотр процедур Плана? Кто проводит данный анализ и при каких обстоятельствах определяется его необходимость?

11. Опишите метод распределения процедур Плана среди всех работников. Каким образом Вы обеспечиваете, что работники понимают процедуры?

12. Вспомните последний раз, когда Вы и Ваши работники проходили обучение по Плану? Как часто проводится такое обучение? Согласно руководству по контролю, как часто данное обучение должно проводиться? (Продемонстрируйте)

Работникам:

13. Каковы Ваши роли и обязанности в случае возникновения происшествия или непредвиденной чрезвычайной ситуации?

14. Каковы будут Ваши действия в случае возникновения чрезвычайной ситуации? Вы следуете каким-нибудь стандартным процедурам в этой связи? (Продемонстрируйте)

15. Насколько Вас устраивает содержание процедур Плана? Каким образом процедуры доводятся до Вашего сведения и насколько они для Вас доступны?

16. Когда Вы в последний раз проходили обучение по Плану?

4.1.5 Документация по СУБП

4.1.5.1 Поставщику услуг необходимо сформировать систему документации, в соответствие с которой функционирует система управления безопасностью полетов. Документация должна учитывать требования законодательства РФ в области гражданской авиации и описывать все компоненты СУБП (концептуальные рамки СУБП) соответствовать масштабам деятельности поставщика услуг. Документация по управлению безопасностью полетов может состоять из набора разработанных и утверждённых инструкций, процедур, руководств и т.д. Весь 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 из важных условий соответствия поставщика услуг требованиям нормативной документации РФ, является осуществление процесса планирования СУБП. Поставщику услуг следует разработать распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов. Такая документация должна утверждаться руководством компании, с целью повышения эффективности процесса распределения ресурсов, направленных на эффективное исполнение плана. При проведении проверок необходимо убедиться, что у поставщика обслуживания назначены ответственные за исполнение мероприятий и осуществляется контроль их исполнения.

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

- изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;

- ссылки на применяемые нормативно-правовые требования к СУБП;
- общее описание системы;
- информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих работников, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- описание процессов и процедур выявления факторов опасности и оценки риска для безопасности полетов;
- описание процедур расследований в области безопасности полетов;
- описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;
- описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;
- описание процедур внутренней проверки;
- описание процедур управления изменениями;
- описание процедур управления документооборотом СУБП;
- информацию о координации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки (в тех случаях, когда это применимо).

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: [Т-1.5-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.5-1 в соответствии с п. 3 постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить содержимое документации на соответствие установленным требованиям.

2. Проверить, каким образом хранится документация и как контролируется ее актуальность.

3. Убедиться, что в организации установлены правила защиты и обеспечения конфиденциальности данных.

Требование: [Т-1.5-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.5-2 в соответствии с п. 4 постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить содержимое документации на соответствие установленным требованиям.

2. Проверить, каким образом хранится документация и как контролируется ее актуальность.

Рекомендация: [Т-1.5-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-1.5-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО п.9.3.8).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить содержание РУБП на предмет соответствия установленным рекомендациям.

2. Проверить содержание и актуальность документов, на которые в РУБП содержатся ссылки.

3. Убедиться, что РУБП и связанные с ним документы доступны для всех работников организации.

4.2 Управление рисками для безопасности полетов

4.2.0 Основные положения

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;

– **полукачественные (смешанные)** – используют числовую шкалу оценки последствий, вероятности и их сочетания для определения уровня риска в условных единицах.

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

4.2.0.6 РУБП ИКАО *рекомендует* использование одного из качественных методов, так называемую «матрицу ИКАО» (см. РУБП, Дос. 9859, 4-е изд. 2018 г., пп. 2.5; 9.4). Однако поставщик услуг имеет право использовать и другие методы, в том числе количественные и смешанные.

4.2.0.7 РУБП ИКАО (пп. 2.5.2.1, 2.5.2.3) обращает внимание на необходимость разделения понятий «фактор опасности» (ФО) и «событие».

Оценку риска *следует* выполнять для прогнозируемого события, а не для ФО.

Например, загрязненная ВПП – это ФО, который может привести к различным событиям, таким как выкатывания за пределы ВПП при посадке или при прерванном взлете. Риск *следует* оценивать отдельно для каждого типа событий и обязательно с учетом особенностей конкретного аэродрома, эксплуатируемых ВС, уровня подготовки летных экипажей и других условий. Очевидно, что на разных аэродромах и при разных условиях как вероятность выкатывания, так и тяжесть последствий будет различной. Соответственно, различными будут и риски.

4.2.0.8 Необходимо также четко понимать, что оценка риска – это оценка будущего, прогнозирование. Поэтому говорить об «измерении» и «расчете» риска, строго говоря, не корректно.

4.2.0.9 Принципиальная схема управления риском приведена на рис. 3.

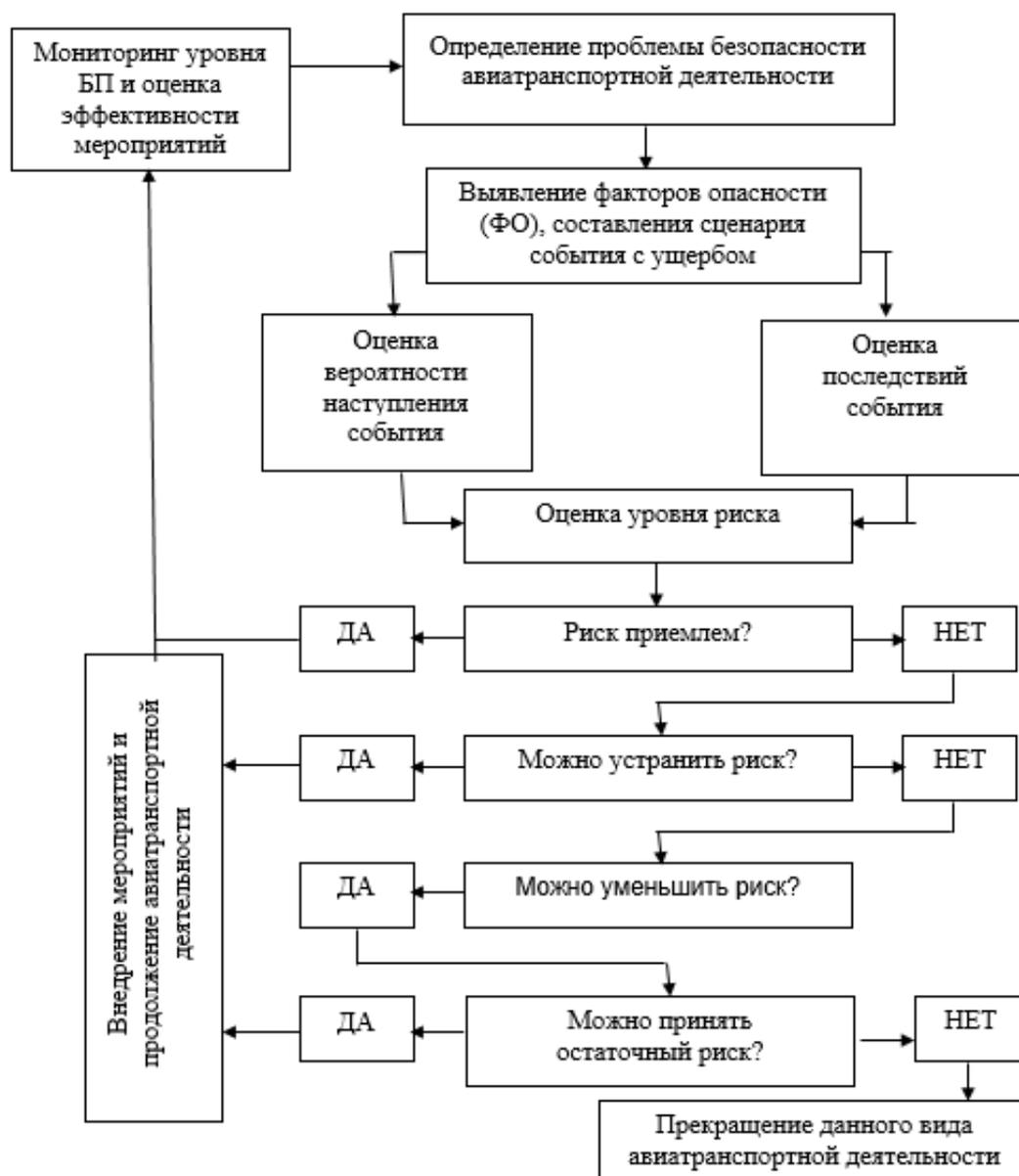


Рисунок 3. Схема управления риском для безопасности полетов

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

- a) -выявление факторов опасности;
- b) идентификация и оценка риска;
- c) -определение приемлемости риска;
- d) -разработка при необходимости корректирующих мероприятий;
- e) - оценка уровня остаточного риска;
- f) - внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности;
- g) - оценка эффективности внедренных мероприятий.

4.2.0.11 В структуре СУБП (см. п 2.01) процедура а) составляет содержание первого элемента компонента 2. Остальные процедуры b)-f) объединены во втором элементе. Соответственно, КВП по проверке процесса управления риском разделены на две группы.

4.2.1 Выявление факторов опасности

4.2.1.1 Выявление (идентификация) факторов опасности (ФО) - это важная процедура, определяющая ход и направленность всего процесса управления риском. SARPs ИКАО (Приложение 19, п. 2.1.2) указывают, что выявление ФО основано на сочетании *реагирующих и проактивных* методов.

4.2.1.2 Реагирующие методы предусматривают использование результатов расследования событий. Имеются ввиду отчеты по расследованию авиационных происшествий, инцидентов, производственных происшествий и так называемых «предвестников», имевших место как в своем авиапредприятии, так и в других авиапредприятиях того же вида деятельности. Под «предвестниками» обычно понимают события, как правило, предшествующие инциденту или производственному происшествию, по которым проводится внутреннее расследование в авиапредприятии.

4.2.1.3 Проактивные методы включают в себя активный поиск ФО в существующих процессах и прогнозирование их проявлений, которые могут привести к авиационным событиям. Основными источниками информации для проактивного выявления ФО являются:

- отчеты внутренних и внешних проверок;
- 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.

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

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

4.2.1.5 В соответствии с п. 3 Правил поставщик услуг должен в своих документах по СУБП описать:

- в) источники данных для получения сведений в области БП;
- г) порядок выявления факторов опасности;
- д) порядок сбора данных о факторах опасности.

4.2.1.6 В соответствии с п. 5 Правил поставщик услуг должен:

- а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: [Т-2.1-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-2.1-1 в соответствии с п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что установленный перечень включает факторы опасности, относящиеся к возможным сценариям развития авиационного события, человеческим и организационным факторами, бизнес решениям и процессам организации, а также к сторонним организациям, с которым осуществляется взаимодействи при выполнении ТО ВС.

2. Проверить, какие источники выявления факторов опасности используются.

3. Убедиться, что результаты проведенных в организации расследований событий выявляют первопричины и способствующие факторы, а не только описывают факт события (ответ на вопрос «почему это произошло?», а не только «что произошло?»).

Рекомендация: [Т-2.1-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-2.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19 п. 2.1.2).

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что документация по СУБП организации по ТО содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности.

2. Убедиться, что данные о факторах опасности организации по ТО собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации).

3. Убедиться, что в организации по ТО имеются в наличии подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении проактивных методов сбора информации.

Рекомендация: [Т-2.1-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-2.1-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО п. 9.4.4).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить имеющуюся систему предоставления данных на предмет легкости использования и доступа к ней.
2. Проверить, каким образом обеспечивается надлежащая защита и конфиденциальность данных.
3. Убедиться в наличии обратной связи для предоставляющего данные работника.
4. Проверить объем и качество предоставленных данных (отчеты, сообщения, и т.д.) организации.
5. Убедиться в наличии доступа заказчиков, подрядчиков, субподрядчиков к системе предоставления данных организации.
6. Проверить, каким образом выполняется анализ поступивших данных и отслеживание реализованных действий.
7. Проверить, имеются ли назначенные должностные лица, ответственные за систему предоставления данных организации.
8. Убедиться, что работники организации ознакомлены со своей ответственностью и обязанностями в части системы предоставления данных.

Рекомендация: [T-2.1-4](#)

Проверка осуществляется согласно п. T-2.1-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО п. 9.3.8.3).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить содержимое РУБП и связанных с ним документов на наличие процедур внутренних расследований в области безопасности полетов.

4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов

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-поставщиках услуг заблуждение, что процедурами управления риском должны заниматься только специалисты инспекции (отдела) БП предприятия. Например, если по результатам анализа полетной информации выявлен ФО «повышенная скорость захода на посадку на аэродром 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 Оценку риска *следует* выполнять не для ФО, а для последствий влияния ФО, т.е. для события, к которому этот ФО может привести. Поэтому первоначально необходимо представить сценарий развития негативного события. В составлении сценария события должны принимать участие специалисты соответствующих подразделений.

4.2.2.4 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: [Т-2.2-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-2.2-1 в соответствии с п. 3 (е), п.5 (б) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить, какой метод оценки рисков применяется.
2. Проверить содержимое реестра рисков.
3. Убедиться, что документально установлено, кто имеет право принятия решения об уровне риска по результатам его оценки.
4. Убедиться, что реестр рисков контролируется и периодически пересматривается назначенными ответственными специалистами.

Требование: [Т-2.2-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-2.2-2 в соответствии с п. 3 (ж, з), п.5 (в) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что мероприятия по снижению риска учитывают человеческие и организационные факторы.
2. Убедиться, что мероприятия по снижению риска уменьшают остаточный риск.

Требование: [Т-2.2-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-2.2-3 в соответствии с п. 3 (и) постановления Правительства от 18.11.2014 года №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить результат оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска на предмет предвзятости/ субъективности эксперта.

Рекомендация: T-2.2-4

Проверка осуществляется согласно п. T-2.2-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО Doc.9859. п. 9.7.6).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить, каким образом оценивается риск выявленных при проверках СМК несоответствий.

Возможные вопросы при проверке.

1. Имеет ли место дублирование мероприятий по результатам устранения выявленных при проверках СМК несоответствий и по снижению риска?

4.3 Обеспечение безопасности полетов

4.3.0 Основные положения

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, что поясняется в РУБП ИКАО, п. 9.5.1.

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.

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 в деятельности поставщика услуг:

- Определение показателей (эффективности) уровня БП в деятельности поставщика услуг, и их мониторинг;
- Проведение периодических внутренних (использование результатов внешних) проверок, проверок функционирования СУБП в деятельности поставщика услуг.

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.

4.3.1.3 Общая классификация показателей уровня БП приведена на рис. 4.



Рисунок 4. Общая классификация показателей уровня БП

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

4.3.1.5 Относительные статистические показатели – это средний налет на одно авиационное событие (на одно авиационное происшествие, на одну катастрофу, на один инцидент), среднее число авиационных событий, приходящихся 10 000. часов налета, и др.

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

- задаваться (напр., в НЛГ задается допустимая вероятность «особой ситуации»); или допустимая вероятность АП задается в виде «приемлемого уровня БП государства»;
- рассчитываться аналитически (с помощью логико-вероятностных методов, математического статистического моделирования, марковских цепей, экспертных, «нечетких» оценок и др.);
- оцениваться на основании статистики авиационных событий.

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

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

4.3.1.9 С целью контроля обеспечения БП целесообразно выполнять мониторинг показателей БП, осуществлять построение графиков их изменения в течении определенного анализируемого периода. Согласно рекомендациям, изложенным в п. 9.5.4.15 РУБП ИКАО (Дос 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 (Дос 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 внутренняя (периодическая) проверка с целью оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП, и эффективности СУБП в целом?

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

Дополнительная информация по проведению проверки.

Требование: [Т-3.1-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-3.1-1 в соответствии с п. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8 ПРАПИ-98.

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что в организации утверждена процедура проведения расследований, включающая в том числе координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента).

2. Убедиться, что в организации назначен перечень лиц, участвующих в расследовании авиационных происшествий, и установлены требования к их квалификации.

Требование: [Т-3.1-2](#)

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

Рекомендации проверяющему.

1. Убедиться, что в организации утверждена процедура проведения расследований.

Требование: [Т-3.1-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-3.1-3 в соответствии с п. 5 (г) Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить, какие действия были по результатам оценки показателей БП.

Рекомендация: [Т-3.1-4](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-3.1-4 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 3.1.1; РУБП ИКАО п.9.5.4).

Рекомендации проверяющему.

1. Посмотреть, утвержден ли годовой план внутренних проверок функционирования СУБП (может быть частью другого документа).

2. Проверить, выполняются ли внутренних проверок функционирования СУБП согласно утвержденному плану.

4.3.2 Осуществление изменений

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

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

- расширение или сокращение деятельности организации;
- рабочие улучшения, влияющие на уровень безопасности полетов; они могут привести к изменениям во внутренних системах, процессах и процедурах, обеспечивающих предоставление продукции и услуг;
- изменение производственных условий в организации;
- изменения, связанные с взаимодействием между поставщиком услуг и внешними организациями;
- внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности.

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

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

- Разработаны и осуществляются ли мероприятия, направленные на выявление изменений в предприятии (или за его пределами), которые могут оказать влияние на БП?
- Осуществляется ли процесс управления рисками, связанными с изменениями в предприятии?

Дополнительная информация по проведению проверки.

Требование: [Т-3.2-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-3.2-1 в соответствии с п. 5 (д) Постановления Правительства от 18.11.2014 года. №1215.

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить, выполнялась ли оценка риска недавних изменений перед их реализацией.
2. Убедиться, что при оценке риска изменений учитываются человеческие и организационные факторы.
3. Убедиться, что при реализации изменений в других видах деятельности организации (например, реструктуризация, ИТ системы) также рассматривается риск для БП.
4. Проверить влияние изменений на процедуры обучения и поддержание квалификации персонала.

4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП

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

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

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

4.3.3.4 В случае внесения изменений в СУБП поставщик услуг должен зарегистрировать изменения в соответствующей документации. Это означает, что в документе по СУБП должна быть запись с указанием даты изменения, номера версии документа и ФИО ответственного лица. Например, в руководстве по управлению безопасностью полетов поставщика услуг (или руководстве по СУБП) должен быть лист регистрации поправок и исправлений (рис. 5) с наличием соответствующей записи.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

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

Рисунок 5. Лист регистрации изменений документа (пример)

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

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

- Зарегистрированы ли такие изменения в соответствующей документации?

Дополнительная информация по проведению проверки.

Рекомендация: [Т-3.3-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-3.3-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 3.3; РУБП ИКАО п. 9.5.6).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить, какая информация и данные о БП используются при принятии решений по постоянному совершенствованию.
2. Убедиться, что выполняется обмен данными о БП.
3. Убедиться, что используется обратная связь по результатам событий, расследований, заседаний Комитета, проверок, анализа данных о БП для постоянного совершенствования.

4.4. Популяризация вопросов безопасности полетов

4.4.0 Основные положения

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

³Здесь и далее в этом параграфе в скобках ссылки на пункты РУБП ИКАО, Doc. 9959, 4-е изд.2018 г.

соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП". Руководитель, ответственный за обеспечение безопасности полетов, отвечает за наличие соответствующей программы подготовки персонала. Сюда входит предоставление надлежащей информации об обеспечении безопасности полетов, относящейся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов. Программа включает требования к начальной подготовке и периодической переподготовке в целях сохранения профессиональных навыков [9.6.4.1].

4.4.0.7 Наличие сотрудников, подготовленных и квалифицированных для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, независимо от их положения в организации, является показателем приверженности руководства принципам эффективной СУБП [9.6.4.1].

4.4.0.8 Начальная подготовка в области обеспечения безопасности полетов касается, как минимум, следующих вопросов:

- а) политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
- б) обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов;
- в) основных принципов управления риском для безопасности полетов;
- г) систем представления данных о безопасности полетов;
- д) процессов и процедур организации, связанных с СУБП;
- е) человеческого фактора [9.6.4.1].

4.4.0.9 Переподготовку в области обеспечения безопасности полетов следует сосредоточить на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП, при этом следует освещать любые конкретные проблемы обеспечения безопасности полетов, актуальные для организации, и извлеченные уроки [9.6.4.2].

4.4.0.10 Программу подготовки следует составить с учетом потребностей, связанных с ролью лица в СУБП. Например, подготовка руководителей, участвующих в работе комитетов по вопросам обеспечения безопасности полетов в организации, будет по уровню и глубине превосходить подготовку персонала, непосредственно участвующего в предоставлении организацией продукции или услуг. Для сотрудников, не принимающих непосредственного участия в деятельности, может потребоваться только общий обзор СУБП организации [9.6.4.3] Следует обеспечить прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП. В программе подготовки следует указать содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, старшего руководства и ответственного руководителя [9.6.4.7].

4.4.0.11 В программе подготовки персонала следует указать конкретные обязанности по разработке содержания и календарных планов обучения, а также по ведению учетной документации по подготовке и компетентности в области безопасности полетов [9.6.4.5].

4.4.0.12 Следует провести анализ потребностей в подготовке персонала (АППП) 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, АППП 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 (Интранет) или курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов [9.6.5.1].

4.4.0.20 Руководителю, ответственному за обеспечение безопасности полетов, следует обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций [9.6.5.1].

4.4.0.21 Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

а) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП. Это хороший способ популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

б) распространение информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов. Информация, критически важная для безопасности полетов – это конкретная информация, связанная с такими проблемами обеспечения безопасности полетов и риском для безопасности полетов, из-за которых организация может оказаться подверженной риску для безопасности полетов. Это может быть информация о безопасности полетов, полученная из внутренних или внешних источников, таких как извлеченные уроки, или связанная со средствами контроля риска для безопасности полетов. Поставщик услуг определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;

в) повышение осведомленности о новых средствах контроля риска и корректирующих мерах. Риски для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик услуг, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях, идет ли речь о выявлении нового риска для безопасности полетов или об изменениях в средствах контроля риска для безопасности полетов, должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;

г) предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов. При обновлении процедур обеспечения безопасности

полетов важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;

д) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников к выявлению факторов опасности и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;

е) обеспечение обратной связи. Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем [9.6.5.1].

4.4.0.22 Поставщикам обслуживания следует рассмотреть вопрос о необходимости передачи какой-либо из упомянутой выше информации о безопасности полетов внешним организациям (заказчикам, подрядчикам, субподрядчикам и т.д.) [9.6.5.2].

4.4.0.23 Поставщикам обслуживания следует оценивать эффективность своего обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Это можно осуществить при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП [9.6.5.3].

4.4.0.24 Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов следует проводить на протяжении всего цикла функционирования СУБП, а не только в его начале [9.6.5.4].

4.4.1 Подготовка кадров и обучение

4.4.1.1 Для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП отсутствуют. Однако имеются соответствующие положения, сформулированные в Приложении 19 и в РУБП ИКАО.

4.4.1.2 В соответствии с п. 4.1 Стандарта ИКАО и п.9.6.4 РУБП ИКАО поставщику услуг следует выполнять подготовку работников по вопросам СУБП в соответствии с разработанной программой.

Дополнительная информация по проведению проверки

Рекомендация: [Т-4.1-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-4.1-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 4.1; РУБП ИКАО п.9.6.4).

Рекомендации проверяющему.

1. Всем работникам поставщика услуг рекомендуется пройти первоначальный курс обучения по СУБП с целью обеспечения надлежащей подготовки и квалификации для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, а также для понимания важности применения СУБП. Хорошей практикой также может служить проведение курса обучения по СУБП не только для работников поставщика услуг, но и для работников других организаций, с которыми происходит взаимодействие при выполнении ТО (например, заказчик, подрядчик, субподрядчик, службы аэропорта, и т.д.).

2. В процессе обучения следует рассматривать следующие темы:

а) политика в области БП, обоснование ее необходимости и место размещения;
б) обоснование необходимости и важности предоставления данных о БП, вовлеченность персонала, преимущества применения, порядок действий по предоставлению и обработке данных о БП, содержание предоставляемого сообщения/отчета; описание систем обязательного и добровольного предоставления данных, кому направляются данные;

в) определение и обоснование важности справедливой культуры, при которой к работникам не применяются меры дисциплинарного воздействия за непреднамеренные ошибки, в отличие от нарушений;

г) определение допустимых и недопустимых видов поведения персонала при выполнении ТО;

д) обстоятельства, при которых к персоналу не будут применяться меры дисциплинарного воздействия;

е) факторы опасности;

ж) риски и управление рисками;

з) обязанности и ответственность руководителя организации, руководителя по управлению БП, руководителей структурных подразделений в рамках СУБП;

и) обязанности и ответственность всех работников в рамках СУБП;

к) обоснование необходимости осуществления изменений, управление изменениями;

л) информация о БП;

м) обмен информацией о БП в пределах организации по ТО;

н) важность выполнения утвержденных процедур и порядок действий при невозможности их выполнения.

Для некоторых категорий работников может быть необходимо дополнительное обучение в рамках СУБП, включающее следующие темы:

а) проведение расследований;

- б) выявление факторов опасности;
- в) оценка и уменьшение рисков для БП;
- г) проведение проверок;
- д) организация обучений;
- е) сбор и анализ информации о БП;
- ж) управление обменом информации о БП;
- з) человеческие факторы.

3. Всем работникам поставщика услуг рекомендуется периодически проходить переподготовку по СУБП с целью поддержания надлежащей квалификации для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Рекомендуется также рассматривать информацию, полученную посредством обратной связи по результатам расследований, совещаний по вопросам БП, реестров факторов опасности, проверок, анализа информации о БП, обучения, и т.д.

4. В организации по ТО установлены требования к обучению по СУБП всех работников, выполняющих свои должностные обязанности в рамках СУБП.

5. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП утверждена.

6. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП включает первоначальную и периодическую подготовку.

7. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП включает описание содержания курса и методов обучения.

8. Убедиться, что программа курса обучения по СУБП периодически пересматривается на предмет актуальности.

9. Проверить на соответствие программе курса обучения по СУБП документы по учету обучения и документы, подтверждающие прохождение обучения.

10. Проверить, каким образом оценивается компетенция назначенных инструкторов.

11. Проверить, каким образом проходит оценка полученных знаний и навыков по результатам проведенного обучения.

12. Убедиться, что персонал знает и понимает свою роль и обязанности в рамках СУБП.

13. Убедиться, что для соответствующего персонала проводится обучение по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее.

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации и старшим руководителям:

1. Объясните, как определяются требования к обучению в целях обеспечения компетентности работников при выполнении своих должностных обязанностей. Зафиксирован ли этот процесс документально? (Продемонстрируйте)

2. Каким образом оценивается эффективность обучения?

3. Когда работники проходят обучение по СУБП? Какое дальнейшее обучение по аспектам СУБП предоставляется в компании, и как Вы определяете круг лиц, которым требуется данное обучение?

4. Расскажите, как и когда новым работникам проводится обучение по СУБП?

5. Что Вы понимаете под человеческими и организационными факторами в контексте СУБП? Объясните, каким образом они включаются в обучение по СУБП для работников всех уровней?

6. Какое обучение по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее проводится в организации? Каким образом Вы определяете круг лиц, нуждающихся в данном обучении?

Руководителям структурных подразделений:

7. Вы уверены в своих знаниях и понимании СУБП, а также своей роли и обязанностей в отношении СУБП? Расскажите об итогах обучения по СУБП, пройденного Вами, включая контекст обучения и сроки прохождения.

8. Как часто Вашим работникам предоставляется обучение по СУБП? Как Вы определяете круг лиц, которым требуется данное обучение?

9. Какой вид обучения по СУБП предоставляется новым работникам, а также через какое время после трудоустройства оно начинается?

10. Применялась ли СУБП на тот момент, когда Вы пришли в данную компанию?

11. (Если да) Как СУБП была представлена Вам, когда Вы пришли в компанию?

12. (Если нет) Когда Вы прошли первое обучение по СУБП?

13. Что Вы понимаете под человеческими и организационными факторами в контексте СУБП и в том, как они влияют на Ваше подразделение?

14. Каким образом учитывались такие аспекты, как рабочая среда, использование оборудования, образ жизни, рабочая нагрузка и взаимодействие с сотрудниками как часть Вашего обучения по СУБП?

15. Какой вид обучения по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее предоставляется в Вашей организации? Как Вы определяет круг лиц, которым требуется данное обучение?

Работникам:

16. Вы уверены в своих знаниях и понимании СУБП, а также своей роли и обязанностей в отношении СУБП? Расскажите об итогах обучения по СУБП, пройденного Вами, включая контекст обучения и сроки прохождения.

17. Насколько доступно для Вас обучение по СУБП и соответствующая информация? Вам известно, каким образом руководства определяет круг лиц, нуждающихся в обучении?

18. Применялась ли СУБП на тот момент, когда Вы пришли в данную организацию?

(Если да) Как СУБП была представлена Вам, когда Вы пришли в организацию? Расскажите о дальнейшем обучении. Если бы Вам захотелось продолжить обучение по СУБП, каким образом Вы бы обратились к руководству с данным пожеланием?

(Если нет) Когда Вы прошли первое обучение по СУБП?

19. Что Вы понимаете под человеческими и организационными факторами?

20. Какой вид обучения по подготовке к чрезвычайной ситуации и реагированию на нее был Вам предоставлен? Как руководство определяет круг лиц, которым требуется данное обучение?

4.4.2.Обмен информацией о безопасности полетов

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 БП гражданских ВС уполномоченный орган в области ГА в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу БП гражданских ВС, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с SARPs ИКАО.

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

Рекомендация: [Т-4.2-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. Т-4.2-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, Добавление 2, п. 4.2; РУБП ИКАО п. 9.6.5).

Рекомендации проверяющему.

1. Проверить, какие источники информации используются при обмене информацией о БП.
2. Проверить, какие методы используются при обмене информацией о БП и соразмерны ли они масштабу и сфере деятельности организации (например, разборы, презентации, электронные письма, интернет порталы, информационный бюллетень, постеры, и т.д.).
3. Проверить, выполняется ли оценка эффективности применяемых методов обмена информацией о БП.
4. Убедиться, что информация о происходящих значимых событиях, связанных с БП, изменениях в деятельности организации и результатах расследований используются при обмене информацией о БП
5. Проверить доступность информации о БП.
6. Спросить у работников о том, когда крайний раз они получали информацию о БП. [EASA]
7. Проверить, хранятся ли данные о СУБП на соответствующем носителе информации, который предусматривает ссылки в связанных документах.
8. Убедиться, что все структурные подразделения организации участвуют в обмене информации о БП.
9. Проверить, применяется ли официальное средство связи со специалистами по СУБП, с помощью которого персонал может легко и быстро получить необходимую консультацию.
10. Убедиться, что все работники проинформированы о том, с кем в первую очередь необходимо связываться по вопросам БП.
11. Проверить, распространяется ли обмен информации о БП на внешние организации/ службы, на которые данная информация может каким-либо образом повлиять (например, заказчики, подрядчики, субподрядчики, службы аэропорта). [9]

Возможные вопросы при проверке.

Руководителю организации и старшим руководителям:

1. Какие способы и методы передачи информации применяются в Вашей организации? Объясните, каким образом данные методы способствуют эффективному функционированию Вашей СУБП?

2. Как часто проводятся заседания Комитета по рассмотрению вопросов БП? Кто присутствует на данных заседаниях? Вы посещаете подобные заседания? (Приведите примеры)

3. Как часто проводятся совещания по вопросам БП? Кто присутствует на данных совещаниях? Вы посещаете данные совещания? Как часто?

4. Каким образом предоставляется доступ к информации по БП?

5. Каким образом информация о БП распространяется по организации? (горизонтально или вертикально) Каким образом Вы узнаете о том, что эти методы/способы эффективно работают?

6. Каким образом данные по СУБП распространяются между подразделениями? Каким образом Вы обеспечиваете простой и в то же время полный обмен информацией о БП?

7. Какие механизмы применяются для обеспечения взаимного обмена информацией по вопросам обеспечения БП и качества? (горизонтально и вертикально)

8. Каким образом Вы узнаете о результатах заседаний упомянутых Комитета? Каким образом ведутся протоколы заседаний? Каким образом результаты данных совещаний доводятся до сведения сотрудников?

9. Каким образом все подразделения включены в обмен информацией о БП?

10. Каким образом работники информируются о том, кто является основным контактным лицом по вопросам обеспечения БП?

11. Каким образом выявляется и распространяется в организации передовой опыт в области авиационной деятельности?

Работникам:

12. Каким образом Вы узнаете о том, что мероприятия СУБП проводятся в Вашей организации? Какие у Вас имеются доказательства, свидетельствующие о функционировании или отсутствия функционирования СУБП?

13. Как часто проводятся совещания по вопросам БП? Кто присутствует на данных совещаниях? Вы посещаете данные совещания? Как часто?

14. Если Вам необходима информация по вопросам обеспечения БП, процедурам или методам, каким образом Вы ее получаете?

15. Была ли в Вашей практике проблема, касающаяся обеспечения БП или качества, которую, по Вашему мнению, необходимо было довести до сведения

руководства? Каким образом Вы разрешили эту ситуацию? Что Вам на это ответило руководство?

16. Кто является основным контактным лицом по вопросам обеспечения БП? [7]

Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах

1. Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – ВК РФ).

2. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими») (далее – Постановление Правительства от 18.11.2014 № 1215или «Правила»).

3. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (ПРАПИ-98).

4. Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание Гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям Федеральных авиационных правил», утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №285, зарегистрированным в Минюсте РФ 22 октября 2015 г. № 39409 (далее – ФАП-285).

5. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление Безопасностью Полетов // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание второе, 2016. – 44 с.

6. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Дос 9859: утв. Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание четвертое, 2018. – 218 с

7. EASA Management System assessment tool [Электронный ресурс]: v.01-06, September 2017. – Режим доступа:

https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/214081_EASA_MANAGEMENT_SYSTEM_ASSESSMENT_TOOL.pdf(дата обращения: 31.10.2019).

8. Министерство транспорта Канады. Система управления безопасностью полетов (SMS). Руководство по оценке: TP 14326, 05/2005 (перевод Волга-Днепр).

9. Bermuda Civil Aviation Authority (BCAA) SMS Assessment Guidance [Электронный ресурс]: ver. 1.2, January 2017. – Режим доступа:

<https://www.bcaa.bm/safety-management-system> (дата обращения: 31.10.2019).

10. United Kingdom Overseas Territories Aviation Circular (OTAC) Safety Assessments (Aeronautical Studies, Safety Cases, Risk Assessments) [Электронный ресурс]: issue 1, 1 December 2015. – Режим доступа:

[https://www.airsafety.aero/getattachment/e69e6c9d-000b-4dc8-95dc-b3da3e630364/Safety-Assessments-\(Aeronautical-Studies,-Safety-Cases,-Risk-Assessments\)-Printable-Version.aspx](https://www.airsafety.aero/getattachment/e69e6c9d-000b-4dc8-95dc-b3da3e630364/Safety-Assessments-(Aeronautical-Studies,-Safety-Cases,-Risk-Assessments)-Printable-Version.aspx) (дата обращения: 31.10.2019).

11. IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO) Guidelines on auditing a Safety Management System, Effective July 2016, Based on GOSM 5th Edition.