

**Методические рекомендации территориальным органам Росавиации по
проверкам СУБП поставщиков услуг**
Часть II. Операторы сертифицированных аэродромов

Оглавление

Раздел 1 Общие положения.....	4
1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения.....	4
1.2 Структура методических рекомендаций.....	4
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 операторов сертифицированных аэродромов	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	18
2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки	19
2.1.5 Документация по СУБП.....	21
2.2. Управление рисками для безопасности полетов.....	23
2.2.1 Выявление факторов опасности	23
2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	27
2.3. Обеспечение безопасности полетов	30
2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	30
2.3.2 Осуществление изменений	34
2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП	35
2.4. Популяризация вопросов безопасности полетов	36
2.4.1 Подготовка кадров и обучение.....	36
2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов	37

Раздел 3. Подведение итогов и оформление отчета о проверке	39
Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему	43
4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов	43
4.1.0 Основные положения	43
4.1.1 Обязательства руководства	44
4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов	46
4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов	49
4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки	50
4.1.5 Документация по СУБП	52
4.2 Управление рисками для безопасности полетов	55
4.2.0 Основные положения	55
4.2.1 Выявление факторов опасности	58
4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов	60
4.3 Обеспечение безопасности полетов	63
4.3.0 Основные положения	63
4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	64
4.3.2 Управление изменениями	67
4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП	69
4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов	70
4.4.0 Основные положения	70
4.4.1 Подготовка кадров и обучение	75
4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов	76
Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах.....	79

Список используемых сокращений

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

Раздел 1 Общие положения

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

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

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

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

1.1 Предназначение методических рекомендаций и область применения

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

1.1.2 Структура МР описана в п. 1.2.

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

1.1.4 Принципы формирования и использования КВП поясняются в 1.3.

1.2 Структура методических рекомендаций

1.2.1 Структурно МР состоят из 4-частей:

- Часть I Эксплуатанты;

- Часть II Операторы аэродромов;
- Часть III Организации по ТО;
- Часть IV Авиационные учебные центры.

Каждая часть состоит из пяти разделов:

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

вопросах.

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

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

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

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

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

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

Компонент 1	1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов
Элементы	1.1. Обязательства руководства. 1.2. Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов. 1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за

	безопасность полетов.
	1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
	1.5. Документация по СУБП.
Компонент 2	2. Управление рисками для безопасности полетов.
Элементы	2.1. Выявление источников опасности.
	2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.
Компонент 3	3. Обеспечение безопасности полетов.
Элементы	3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.
	3.2. Осуществление изменений.
	3.3. Постоянное совершенствование СУБП.
Компонент 4	4. Популяризация вопросов безопасности полетов.
Элементы	4.1. Обмен информацией о безопасности полетов.
	4.2. Подготовка кадров и обучение.

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

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

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

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

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

1.3 Принципы формирования, особенности применения и структура КВП

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(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.

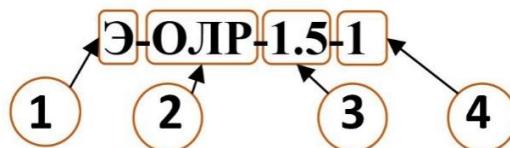


Рисунок 2. Формирование индекса КВП

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

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

Дополнительные пояснения и рекомендации по проверке включены раздел 4 МР.

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

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

- а) в нормативных документах поставщика услуг четко прописана обязательность выполнения данного требования или рекомендации;
- б) указаны должностные лица, ответственные за их выполнение;
- в) документ утвержден в установленном порядке и является действующим;
- г) документ оформлен в соответствии с принятым поставщиком стандартом оформления локальных нормативных актов;
- д) содержание документа доведено до работников в части касающейся.

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

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

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

Таблица 1. Критерии оценки соответствия требованиям и рекомендациям

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

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

Раздел 2 Контрольные вопросы проверки операторов сертифицированных аэродромов

2.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов

2.1.1 Обязательства руководства

№ 1	A-1.1-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома определяет политику в области безопасности применительно к процессу обеспечения БП и ее взаимосвязь с процессами эксплуатации и технического обслуживания.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (а).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться в наличии Политики оператора аэродрома в области БП, в которой содержатся сведения о приверженности организации безопасности полетов (приоритет в области БП), а также сведения о предоставлении ресурсов, необходимых для ее реализации.Политика должна быть утверждена руководителем оператора аэродрома (допускается, что Политика утверждена как самостоятельный документ, а также как составная часть документации по управлению безопасностью полетов).Проверяется размещение Политики в общедоступных местах (информационные стенды, корпоративные сайты, экземпляры в офисных помещениях, брифингах и т.д.).Проверяются записи ознакомления работников с Политикой в области БП (листы ознакомления, записи в информационных системах, рассылках и т.д.).Проверяется наличие в Политике в области БП следующих сведений:<ul style="list-style-type: none">- информация о развитии у оператора аэродрома позитивной культуры БП.- информация для персонала с описанием обстоятельств и условий, гарантирующих неприменение дисциплинарных мер;- определения недопустимого поведения. (MP)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 2	A-1.1-2	Статус: Требование
Оператор аэродрома надлежащим образом, учитывая свою политику в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения БП, создающие основу для мониторинга показателей обеспечения БП; цели содержат обязательства по постоянному повышению эффективности СУБП, доводятся до всей организации и периодически пересматриваются.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (в).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверяется наличие в Политике в области безопасности полетов информации о целях обеспечения безопасности полетов оператора аэродрома. 2. Проверяется наличие сведений о обязательствах оператора аэродрома по поддержанию или постоянному повышению уровня безопасности полетов. 3. Проверяются записи ознакомления работников с целями в области БП оператора аэродрома (листы ознакомления, записи, включая результаты ознакомления с данным документов в информационных системах, рассылках и т.д.). Допускаются отметки ознакомления с Политикой и целями в области безопасности полетов оператора аэродрома в совместном виде (политика и цели могут быть неразделимы). 4. Проверяется наличие сведений о периодическом пересмотре целей (политики и целей) в области БП и выполнение оператором аэродрома процесса внесения изменений/актуализации документа. Проверке подлежат проведенные ревизии документа, сроки пересмотра документации в соответствии с требованиями системы контроля качества оператора аэродрома, и т.д. (MP) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

2.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов

№ 3	A-1.2-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома назначает ответственного руководителя организации, который: а) организует и контролирует осуществление деятельности оператора аэродрома в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, руководством по аэродрому и др.; б) внедряет и обеспечивает функционирование системы управления безопасностью полетов оператора аэродрома.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.1 (б).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">1. Проверяется наличие документально оформленного перечня обязанностей руководителя организации с описанием ответственности в части функционирования системы управления безопасностью полетов оператора аэродрома.2. Документ(ы) должен(-ы) содержать сведения о том, что руководитель несет ответственность (организует/контролирует) деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, руководством по аэродрому и др.3. Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д.4. Проводится проверка организационно-распорядительной документации, подтверждающей исполнение руководителем оператора аэродрома своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.). (MP)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 4	A-1.2-2	Статус: Требование
Оператор аэродрома определяет обязанности должностных лиц по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года № 1215, п.3 (а); ФАП-286, п. 61 раздел 5.1 (б, в).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверяется наличие у оператора аэродрома документов, определяющих: <ul style="list-style-type: none"> - организационную структуру, утвержденную руководством оператора аэродрома; - функциональное и непосредственное подчинение; - должностные лица из числа руководителей, обеспечивающие функции управления безопасностью полетов, организации системы управления качеством, подчиняющиеся непосредственно руководителю и являющиеся независимыми от сферы производственной деятельности оператора аэродрома; - документацию с описанием ответственности руководителей (функции, обязанности, ответственность) за функционирование системы управления безопасностью полетов по аспектам деятельности оператора аэродрома. 2. Проверка отметок об ознакомлении руководителей с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов. <u>(MP)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 5	A-1.2-3	Статус: Рекомендация
Оператор аэродрома назначает руководителей, которые в рамках своей непосредственной деятельности имеют полномочия принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: Приложение 19, добавление 2, п. 1.2; РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.3.5.9.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться в наличии документов, содержащих сведения о том, что руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для безопасности полетов. В системе документации по управлению рисками имеются сведения о том, какие риски оператор аэродрома считает неприемлемыми. Убедиться в наличии ранее упомянутых полномочий в должностных инструкциях руководителей оператора аэродрома. В системе управления безопасностью полетов есть документальные доказательства (к примеру: сформирована система отчетности по управлению рисками, имеются оформленные решения действующего совещательного органа по управлению безопасностью полетов и т.д.) и отметки о том, что руководители оператора аэродрома принимают решение относительно приемлемости рисков. (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		

№ 6	A-1.2-4	Статус: Рекомендация
Руководитель оператора аэродрома обеспечивает выделение ресурсов, необходимых для управления рисками для безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: РУБП ИКАО п. 9.3.5.6, 9.5.7.		
Действия при проверке		
1.	Внедрение данной рекомендации в деятельности оператора аэродрома подтверждается решениями руководителя, направленными на обеспечение безопасности полетов.	
2.	Документ(ы) должен(-ны) содержать сведения о том, что руководитель имеет полномочия для обеспечения планирования и распределения ресурсов, необходимых для управления рисками для БП.	
3.	Описание данных требований может содержаться в следующих документах: уставах, приказах, должностных инструкциях, руководствах, положениях, договорах и т.д. (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		

2.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

№ 7	A-1.3-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома назначает руководителя, обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования СУБП.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.1 (б, в).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что в организационно-распорядительной документации оператора аэродрома имеются сведения о назначении руководителя, ответственного за контроль функционирования системы управления безопасностью полетов.Получить подтверждения в документах оператора аэродрома, что руководитель по управлению безопасностью полетов подчиняется непосредственно ответственному руководителю оператора аэродрома и является независимым от сферы производственной деятельности оператора аэродрома.Проверить отметки об ознакомлении руководителя с обязанностями по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетовУбедиться, что у оператора аэродрома есть документальные подтверждения об исполнении руководителем своих обязанностей в системе управления безопасностью полетов (примеры документов: документально оформленные решения по обеспечению безопасности полетов, приказы, указания и т.д.).Проверить наличие сведений, подтверждающих квалификационные требования руководителя в области управления безопасностью полетов. <u>(МР)</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

2.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

№ 8	A-1.4-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома разрабатывает план мероприятий (инструкцию) на случай аварийной обстановки на аэродроме или в районе аэродрома, предусматривающий координацию действий, предпринимаемых службами аэродрома при возникновении чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в районе аэродрома.		
Нормативные ссылки: ПРАПИ-98, п. 2.3 и п. 3.3; ФАП-286, п. 57, 61 раздел 4.3.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Проверить наличие Плана действий, в соответствии с которым осуществляется обеспечение устойчивого функционирования оператора аэродрома в случае возникновения кризисной ситуации.Проверить наличие инструкции, определяющей порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии (далее – Инструкция), в том числе включающей актуальную контактную информацию для передачи первичных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах.Инструкция должна соответствовать организационной структуре оператора аэродрома.Инструкция должна быть согласована с ФАВТ (или территориальным органом ФАВТ).Проверить отметки об ознакомлении руководителей с инструкцией по порядку действий и обязанностей при авиационном происшествии. (MP)		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 9	A-1.4-2	Статус: Рекомендация				
Оператор аэродрома обеспечивает надлежащую координацию плана с аналогичными планами организаций, с которыми он взаимодействует.						
Нормативные ссылки: Приложение 19 п.1.4; РУБП ИКАО (Doc 9859), п.9.3.7.						
Действия при проверке						
<ol style="list-style-type: none"> 1. Проверяется документация по согласованию плана с аналогичными планами организаций, с которыми оператор аэродрома взаимодействует при предоставлении своих услуг (авиакомпании (эксплуатанты), организации ОВД, ТО, метеообеспечения и т.д.). 2. Документация находится в актуальном состоянии. 3. Есть подтверждение ее использования. <u>(MP)</u> 						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px; text-align: center;">Документировано</td> <td style="width: 50%; padding: 5px; text-align: center;">Внедрено</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px; text-align: center;"><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</td> <td style="padding: 5px; text-align: center;"><input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось</td> </tr> </table>			Документировано	Внедрено	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Документировано	Внедрено					
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось					
Подтверждающая документация						
Выявленные несоответствия и/или замечания						
Комментарии поставщика услуг						

2.1.5 Документация по СУБП

№ 10	A-1.5-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома создает систему документации, в соответствии с которой функционирует система управления безопасностью полетов, соответствующую требованиям воздушного законодательства Российской Федерации.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3; ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (з)		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">1. Убедиться, что оператор аэродрома разработал и утвердил перечень документов, включающих в себя процессы и процедуры функционирования СУБП.2. Документация по СУБП соответствует масштабам деятельности оператора аэродрома (документация может состоять как из отдельных документов, так и являться составной частью других документов или документации оператора аэродрома).3. Перечень документации описывает все компоненты системы управления безопасностью полетов в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 18.11.2014 года №1215.4. Документация находится в актуальном состоянии.5. Проверить отметки об ознакомлении руководителей с документацией по системе управления безопасностью полетов.6. Убедиться, что документация по безопасности полетов хранится в местах (в том числе в электронном виде), доступных для сотрудников оператора аэродрома. <u>(MP)</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 11	A-1.5-2	Статус: Требование
Оператор аэродрома разрабатывает и утверждает распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (планирование системы управления безопасностью полетов), включающую в себя назначение сотрудников, ответственных за безопасность полетов, и установление их обязанностей, ответственности и полномочий.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п.4; ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (в).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что оператор аэродрома разработал распорядительную документацию с описанием мероприятий по внедрению/развитию системы управления безопасностью полетов (пример: программа развития СУБП, план внедрения/дальнейшего развития СУБП и т.д.). Проверить актуальность документации по планированию СУБП. Убедиться, что планы мероприятий, содержат сведения об ответственных за их исполнение. Убедиться, что у оператора аэродрома функционирует процесс распределения ресурсов, направленных на эффективное выполнение мероприятий. Проверить итоги выполнения мероприятий (в наличии подтверждающие документы об исполнении мероприятий), принятых оператором аэродрома по внедрению/развитию СУБП. <u>(МР)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

2.2. Управление рисками для безопасности полетов

2.2.1 Выявление факторов опасности

№ 12	A-2.1-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома осуществляет выявление (сбор и обработку) данных о факторах опасности, связанных с авиационными продуктами или услугами, которые он предоставляет, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (б, в, г, д), п.5 (а). ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (д).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что документация оператора аэродрома определяет порядок сбора и обработки факторов опасности (каким образом осуществляется процесс выявления факторов опасности, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов);Убедиться, что документация находится в актуальном состоянии.Получить подтверждения, что порядок выявления факторов опасности осуществляется на практике (проверяется наличие перечней, выявленных факторов опасностей; наличие баз данных, предназначенных для хранения сведений об факторах опасности, и т.д.).Убедиться, что данные по факторам опасности обновляются на постоянной основе (проводится проверка наполнения перечней об факторах опасности).Убедиться (оценить), что у оператора аэродрома существуют записи (заполненные бланки, отчеты, табличные формы и т.д.) в системе качества об обнаружении факторов опасности. (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		

№ 13	A-2.1-2	Статус: Рекомендация
Процесс выявления факторов опасности оператора аэродрома основывается на сочетании реагирующих и проактивных (фактические и потенциальные угрозы БП) методах сбора информации об опасных факторах (процесс может содержать прогностические методы сбора данных).		
Нормативные ссылки: Приложение 19, добавление 2, п. 2.1.2.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что документация по СУБП оператора аэродрома содержит сведения о применении методов сбора информации о факторах опасности. Данные о факторах опасности оператора аэродрома собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации). Получить подтверждающие документы (примеры документов: решения руководства, протоколы Правления, Комитета, утвержденные анализы) о применении ранее упомянутых методов сбора информации. <u>(MP)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 14	A-2.1-3	Статус: Рекомендация
Оператор аэродрома использует внутренние и внешние источники для выявления факторов опасности.		
Нормативные ссылки: РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.4.1.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедиться, что документация оператора аэродрома определяет порядок и источники для выявления факторов опасности. 2. Убедиться, что документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждения использования разных источников для выявления ФО (имеется реестр, база данных, электронные таблицы, бумажные бланки с обращениями работников и т.д.). <u>(MP)</u> 		
Документировано		Внедрено
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 15	A-2.1-4	Статус: Требование
Оператор аэродрома устанавливает и реализует процедуру для выявления и расследования отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедиться, что у оператора аэродрома определен порядок проведения расследований отклонений от правил и процедур, установленных в его руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента. 2. Убедиться, что документация находится в актуальном состоянии. 3. Получить подтверждения, что такие расследования осуществляются оператором аэродрома (в наличии есть расследования отклонений от правил и процедур, установленных в руководствах, которые могли бы стать причинами авиационного происшествия или серьезного инцидента). 4. Проводится контроль исполнения мероприятий, разработанных по результатам расследований. <u>(MP)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

2.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов

№ 16	A-2.2-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома осуществляет проведение анализа выявленных факторов опасности и оценку рисков, способных негативно отразиться на состоянии безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (е), п.5 (б); ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е, ж).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что у оператора аэродрома разработана и находится в актуальном состоянии документация с требованиями по проведению анализа факторов опасности и оценки риска.Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что опасности, связанные с состоянием безопасности полетов проанализированы с целью определения соответствующих рисков для БП.У оператора аэродрома определена периодичность проведения анализа и оценки рисков безопасности полетов.Результаты проведения анализа рисков доводятся до сведения руководства оператора аэродрома. <u>(MP)</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 17	A-2.2-2	Статус: Требование
Оператор аэродрома осуществляет разработку и реализацию мероприятий по снижению рисков для безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (ж, з), п.5 (в); ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что у оператора аэродрома установлен порядок разработки мероприятий по снижению риска, а также определен порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению рисков. Записи (заполненные бланки, отчеты, и т.д.) в системе контроля качества подтверждают, что оператором аэродрома проводится разработка мероприятий, направленных на снижение рисков безопасности полетов. Убедиться, что у оператора аэродрома определен и осуществляется процесс контроля исполнения рекомендаций, направленных на снижение рисков безопасности полетов (имеются в наличии формы, базы данных, информационные системы, позволяющие проверить результаты исполнения мероприятий). Получить подтверждения, что проведенные мероприятия позволили снизить риски для безопасности полетов. (MP) 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 18	A-2.2-3	Статус: Требование
Оператор аэродрома осуществляет оценку эффективности реализованных мероприятий по снижению риска для безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года. №1215, п. 3 (и); ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что у оператора аэродрома установлен порядок оценки эффективности исполнения мероприятий по снижению риска. Записи (заполненные бланки, отчеты, базы данных, информационные системы и т.д.) в системе качества подтверждают, что оператором аэродрома осуществляется оценка эффективности мероприятий. <u>(MP)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

2.3. Обеспечение безопасности полетов

2.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

№ 19	A-3.1-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома проводит оценку эффективности функционирования системы управления безопасностью полетов, в рамках которой выполняет расчет показателей БП и их мониторинг.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 5 (г); ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что оператор аэродрома разработал и утвердил нормативную документацию, описывающую порядок оценки показателей безопасности полетов, на основании которой делается заключение об эффективности функционирования СУБП.Документация находится в актуальном состоянии.Убедиться, что руководством организации установлены заданные уровни показателей БП (обязательные показатели).Убедиться, что оператором аэродрома обеспечивается проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов. В наличии есть подтверждающие материалы об оценке показателей безопасности полетов (к примеру: протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.).Убедиться, что оператором аэродрома принимаются меры для постоянного улучшения показателей (обязательных показателей) работы системы управления безопасностью полетов. <u>(МР)</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось	
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 20	A-3.1-2	Статус: Рекомендация
Оператор аэродрома обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов на приемлемом уровне.		
Нормативные ссылки: РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.6; ISAGO, ORM-HS 3.3.5.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что оператором аэродрома проводится разработка мероприятий, направленных на сохранение показателей безопасности полетов. Получить подтверждающие материалы о разработке мероприятий (рекомендаций, направлений дальнейшей деятельности), направленных на сохранение показателей безопасности полетов (к примеру: приказы, указания, протоколы Правлений, комитетов по БП, презентации, анализы и т.д.). <u>(MP)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедreno <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 21	A-3.1-3	Статус: Требование
Оператор аэродрома осуществляет внутренние проверки функционирования системы управления безопасностью полетов с целью оценки функционирования и совершенствования системы управления безопасностью полетов.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что у оператора аэродрома определен процесс проведения проверок функционирования системы управления безопасностью полетов (в том числе в подразделениях компании, осуществляющих эксплуатацию ВС). Получить подтверждающую документацию (пример: отчеты о проведении проверок, заполненные чек-листы, и т.д.) о проведении внутренних проверок с заключением о функционировании системы управления безопасностью полетов. По результатам проведенных проверок разрабатываются корректирующие мероприятия (в наличии имеется отчетность об исполнении мероприятий, выполненные планы работ и т.п.). <u>(MP)</u> 		
Документировано		Внедрено
<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 22	A-3.1-4	Статус: Требование
Оператор аэродрома создает условия для проведения в установленные сроки расследования инцидентов и авиационных происшествий.		
Нормативные ссылки: ПРАПИ-98, пп. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8, 3.3.4.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедиться, что оператор аэродрома осуществляет координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия (инцидента). 2. При получении информации об авиационном событии, оператор аэродрома должен принять меры по обеспечению сохранности документации, связанной с наземным обслуживанием данного ВС, и др. документации по обеспечению его полета. (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		

2.3.2 Осуществление изменений

№ 23	A-3.2-1	Статус: Рекомендация
Оператор аэродрома осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им продуктами или услугами, определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками.		
Нормативные ссылки: Приложение 19, добавление 2, п. 3.2; РУБПИКАО (Doc 9859), п. 9.5.5; ISAGO, ORM-HS 3.3.3.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> Убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс реагирования на внутренние (внутри организации) и внешние (за пределами организации) изменения, способные негативно отразиться на состоянии безопасности полетов (например, расширение или сокращение деятельности организации, изменение производственных условий в организации, внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы опасности, закупка новой техники или оборудования и др.). Документация находится в актуальном состоянии. Получить подтверждающую документацию с оценкой возможных рисков безопасности полетов оператора аэродрома при возникновении возможных изменений в непосредственной деятельности (пример: закупка и использование новой техники или аппаратуры, оценка риска при изменении организационной структуры компании, и т.п.). По результатам анализа разработаны рекомендации и осуществлен контроль их исполнения. <u>(MP)</u> 		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

2.3.3 Постоянное совершенствование СУБП

№ 24	A-3.3-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома принимает решения о внесении изменений в систему управления безопасностью полетов, осуществляя ее постоянное совершенствование.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п.5 (д).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс поддержания и постоянного совершенствования СУБП.Документация находится в актуальном состоянии.Получить подтверждающую документацию по развитию, улучшению системы управления безопасностью полетов (пример: программы по развитию системы управления безопасностью полетов, приказы, указания и распоряжения по внедрению/ дальнейшему внедрению системы управления безопасностью полетов, планы мероприятий и т.п.). (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

№ 25	A-4.1-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома разрабатывает и выполняет программу подготовки работников в области безопасности полетов.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (и).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что у оператора аэродрома разработана(-ы) и утверждена(-ы) руководством программа(-ы) обучения работников в области системы управления безопасностью полетов (возможно обучение персонала по программам учебных заведений, при этом сведения об этом должны быть зафиксированы в документации по СУБП).Объем подготовки по системе управления безопасностью полетов должен иметь различия по объему и специфике подготовки (пример: наличие разных программ для обучения руководства, работников, а также работников в области безопасности полетов).Получить подтверждающие документы о прохождении обучения (сертификаты, листы ознакомления, формы учета, отметки информационных систем 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		

2.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

№ 26	A-4.2-1	Статус: Требование
Оператор аэродрома разрабатывает и применяет процесс обмена информацией о БП и информирование о результатах рассмотрения проблем БП всего заинтересованного персонала с разъяснением причин введения или изменения процедур обеспечения БП.		
Нормативные ссылки: ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (г).		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none">Убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс рассмотрения руководящим персоналом проблем, выявленных в ходе аналитической обработки информации по безопасности полетов, а также процесс информирования персонала о данных проблемах.Документация находится в актуальном состоянии.Получить подтверждающую документацию (пример: протоколы Правлений, комитетов, разборов, листы рассылки и т.п.) с отметками о том, что руководство информировано в части состояния безопасности полетов.Убедиться, что у оператора аэродрома осуществляется процесс информирования персонала по вопросам обеспечения безопасности полетов (примеры документов: стенды с информацией по БП, дайджесты, сигнальные листы, рассылка, листы ознакомления и т.п.). <u>(MP)</u>		
Документировано <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось		Внедрено <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Треб. корр. <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Не проверялось
Подтверждающая документация		
Выявленные несоответствия и/или замечания		
Комментарии поставщика услуг		

№ 27	A-4.2-2¹	Статус: Требование
Оператор аэродрома представляет в Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ) данные о факторах опасности и рисках, состав и формат которых установлен Министерством транспорта Российской Федерации.		
Нормативные ссылки: Постановление Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 6.		
Действия при проверке		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедиться в том, что в документах оператора аэродрома описан процесс предоставления информации о факторах опасности и связанных с ними рисках в Росавиацию в установленном формате. 2. Имеется подтверждающая информация о передаче данных о факторах опасности в ФАВТ (в наличии заполненные бланки с описанием факторов опасности) (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		

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

Раздел 3. Подведение итогов и оформление отчета о проверке

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

Таблица 2 Соответствие требованиям

Операторы аэродромов	
	<input type="checkbox"/> A-1.1-1
	<input type="checkbox"/> A-1.1-2
	<input type="checkbox"/> A-1.2-1
	<input type="checkbox"/> A-1.2-2
	<input type="checkbox"/> A-1.3-1
	<input type="checkbox"/> A-1.4-1
	<input type="checkbox"/> A-1.5-1
	<input type="checkbox"/> A-1.5-2
	<input type="checkbox"/> A-2.1-1
	<input type="checkbox"/> A-2.1-4
	<input type="checkbox"/> A-2.2-1
	<input type="checkbox"/> A-2.2-2
	<input type="checkbox"/> A-2.2-3
	<input type="checkbox"/> A-3.1-1
	<input type="checkbox"/> A-3.1-3
	<input type="checkbox"/> A-3.1-4
	<input type="checkbox"/> A-3.3-1
	<input type="checkbox"/> A-4.1-1
	<input type="checkbox"/> A-4.2-1
	<input type="checkbox"/> A-4.2-2*

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

Таблица 3 Соответствие рекомендациям на основе Стандартов ИКАО

Операторы аэродромов	
	<input type="checkbox"/> A-1.2-3
	<input type="checkbox"/> A-1.4-2
	<input type="checkbox"/> A-2.1-2
	<input type="checkbox"/> A-3.2-1

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

Операторы аэродромов	
	<input type="checkbox"/> A-1.2-4
	<input type="checkbox"/> A-2.1-3
	<input type="checkbox"/> A-3.1-2

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

- «С» - Соответствует;
- «СК» - Соответствует, требует корректировки;
- «Н» - Не соответствует;
- «НП» - Не проверялось.

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

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

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

При возникновении противоречий:

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

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

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

Таблица 5. Данные для расчета коэффициента эффективности СУБП

	Требования		Рекомендации по Стандартам ИКАО		Другие рекомендации	
Соответствует	T_C		P_C		P_P	
Соответствует, требует корректировки	T_K		P_{CK}		P_{PK}	
Не соответствует	-		-		-	
Не проверялось	N_{TH}		N_{CH}		N_{PH}	
Всего	N_T		N_C		N_P	
Проверено						

Элементы, приведенные в таблице, имеет следующие значения.

T_C – количество соответствий требованиям;

T_K – количество соответствий требованиям с условием необходимых корректировок;

N_T – общее количество требований данного поставщика услуг;

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

P_C – количество соответствий рекомендациям, основанным на Стандартах ИКАО;

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

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

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

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

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

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

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

Расчет коэффициента эффективности СУБП производится по формуле:

$$K_{\text{эфф}} = \frac{T_C \times 20 + T_{CK} \times 5}{(N_T - N_{TH})} + \frac{P_C \times 4 + P_{CK}}{(N_C - N_{CH})} + \frac{P_P \times 2 + P_{PK} \times 0,5}{(N_P - N_{PH})}$$

3.6 Установленные критерии эффективности СУБП приведены в таблицу 6.

Таблица 6. Критерии оценки эффективности СУБП поставщика услуг

Значения K эффективности	Уровень эффективности СУБП
10-19,0	Приемлемый
19,0-22,0	Хороший
Более 22,0	Высокий

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

Раздел 4 Дополнительные рекомендации проверяющему

4.1 Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов

4.1.0 Основные положения

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

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

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

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

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

политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;

требования к СУБП;

процессы и процедуры СУБП;

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

результаты функционирования СУБП.

4.1.1 Обязательства руководства

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

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

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

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

исполнение решений руководителя поставщика услуг сопровождается распределением ресурсов;

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

если в политике есть сведения о внедрении не карательной среды;

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

и т.д.

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

популяризации вопросов безопасности полетов;
общей осведомленности (как руководства, так и работников) о имеющихся факторах опасности;
внедрении принципов безопасности полетов во все сферы деятельности поставщика услуг;
эффективной передаче информации о безопасности полетов;
разбор ошибок с целью разработки мероприятий, предотвращающих их в будущем.

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

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

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

4.1.1.7 В соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО по внедрению данного элемента («Ответственность руководства») поставщику услуг рекомендуется установить

цели (показатели эффективности) безопасности полетов. Данные показатели применяются для оценки эффективности функционирования СУБП (относятся к 3-ему компоненту СУБП «Обеспечение безопасности полетов»).

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: [A-1.1-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.1-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (а).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

а) политика в области безопасности применительно к процессу обеспечения безопасности и ее взаимосвязь с процессами эксплуатации и технического обслуживания.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: [A-1.1-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.1-2 в соответствии с ФАП-286, п. 61, раздел 5.2 (в).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

в) стратегия и планирование в области СУБП, включая установление целевых показателей безопасности полетов, распределение приоритетов реализации соответствующих инициатив.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов

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

В ходе проведения проверки необходимо установить, в каком из распорядительных документов поставщика услуг (либо перечень документации) приводится информация об ответственности руководителя за состояние СУБП. Перечень таких сведений может содержаться в контрактах (если руководитель осуществляет свою деятельность по

контракту/договору), положениях, уставах, рабочих инструкциях, руководствах, а также документации по системе управления безопасности полетов и т.д. Представленная документация должна находиться в актуальном состоянии.

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

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

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-1.2-1

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-1 в соответствии с ФАП-286 п. 61 раздел 5.1 (б).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.1. Сведения об администрации аэродрома, в том числе: «б) фамилии, имени, отчества (при наличии), должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме».

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: [A-1.2-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года № 1215, п. 3 (а) и ФАП-286 п. 61 раздел 5.1 (б, в).

Необходимо учесть, что в ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.1. Сведения об администрации аэродрома, в том числе:

- б) фамилии, имени, отчества (при наличии), должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме;
- в) аэропортовых службах.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Рекомендация: [A-1.2-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, п. 1.2, РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.3.5.9).

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в том, что документы оператора аэродрома содержат сведения о том, что руководители по направлениям деятельности обладают полномочиями по принятию решений о приемлемости рисков для безопасности полетов.

Рекомендация: [A-1.2-4](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-1.2-4 в соответствии с международным стандартом ИКАО (РУБП ИКАО (Doc 9859), пп. 9.3.5.6, 9.5.7).

Выделение необходимых финансовых и людских ресурсов является обязательным условием реализации мероприятий по управлению рисками для БП в рамках СУБП оператора аэродрома. Поэтому, проверке документов, подтверждающих реализацию данной рекомендации, следует уделить особое внимание. Документы (уставы, должностная инструкция, приказы и т.д.) должны содержать сведения о наличии таких полномочий у ответственного руководителя оператора аэродрома.

Важнейшей частью проверки является проверка документации, подтверждающей реальное выделение ресурсов на осуществление запланированных мероприятий.

4.1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

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

координация деятельности структурных подразделений в области управления безопасностью полетов;

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

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

формирование и контроль документации системы управления безопасностью полетов;

анализ эффективности обеспечения безопасности полетов;

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

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-1.3-1

Проверка осуществляется согласно п. А-1.3-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61, раздел 5.1 (б, в).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.1. Сведения об администрации аэродрома, в том числе фамилии, имени, отчества (при наличии), должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

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

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

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

План действий на случай аварийной обстановки должен отвечать следующим условиям:

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-1.4-1

Проверка осуществляется согласно п. А-1.4-1 в соответствии с ПРАПИ-98, пп. 2.3, 3.3 и ФАП-286, п. 57.

Оператор аэродрома должен описать в соответствующем документе кто, что, когда и как делает в случае возникновения чрезвычайных ситуаций (ЧС). В нем должны быть представлены аварийные процедуры, обеспечивающие безопасность эксплуатации, с момента объявления ЧС до возобновления нормальной работы.

Аварийный план должен быть доступен и известен всему соответствующему персоналу. Ответственные лица или лица на указанных должностях должны пройти беседу с проверяющим (если это возможно), чтобы проверить их знания и понимание действий в ЧС, а также их роли и обязанности.

Стоит отметить, что в ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 4.3. План действий в случае аварийной обстановки на аэродроме:

а) планы действий в случае аварийных ситуаций, возникающих на аэродроме и прилегающей местности в результате неисправности воздушного судна в полете, пожаров в зданиях, актов незаконного вмешательства, включая угрозу взрыва (воздушных судов или зданий), незаконного захвата воздушных судов, а также план действий в случае инцидентов в аэропорту:

аварийный план (план мероприятий в случае возникновения чрезвычайных ситуаций на воздушном судне на территории и в районе аэродрома);

оперативный план тушения пожаров на воздушном судне, аэродроме;

б) сведения о наличии и исправности оборудования, которое должно использоваться в аварийной обстановке;

в) сведения об учениях, проводимых с целью проверки планов в случае аварийной обстановки и подготовки персонала оператора аэродрома гражданской авиации, включая данные о частоте проведения таких учений;

г) перечень привлекаемых организаций и наделенных соответствующими полномочиями физических лиц на территории аэропорта, и вне его для выполнения на месте аварий необходимых функций в случае аварийной обстановки, их номера телефонов и факсов, адреса электронной почты, а также частоты радиосвязи их служб (при наличии);

д) порядок действия комиссии по чрезвычайным ситуациям на сертифицированном аэродроме, в полномочия которой входит организация обучения и ведение работ в случае возникновения аварийных ситуаций;

е) информация о руководителе, ответственном за проведение на месте всех операций в случае возникновения чрезвычайной обстановки (руководитель аварийно-спасательных работ).

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Рекомендация: A-1.4-2

Проверка осуществляется согласно п. А-1.4-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, п.1.4, РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.3.7).

Проверяющему следует получить подтверждение того, что у оператора аэродрома имеются актуальные планы действий в ЧС, основанных на аналогичных планах организаций, с которыми он взаимодействует.

Внедрение данной рекомендации будет подтверждаться предоставлением документальных подтверждений совместного проведения учений, протоколов, анализов выявленных ошибок и недостатков взаимодействия, планов устранения недостатков и документов, подтверждающих устранение недостатков и внесения соответствующих изменений в инструкции.

4.1.5 Документация по СУБП

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

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

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

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

источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

порядок выявления факторов опасности;

порядок сбора данных о факторах опасности;

порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

порядок разработки мероприятий по снижению риска;

порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

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

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

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

4.1.5.5 Руководство по управлению безопасностью полетов может представлять собой как отдельный документ, так и быть частью какого-либо другого организационного

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-1.5-1

Проверка осуществляется согласно п. А-1.5-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (3).

Перечень документации по системе управления безопасностью полетов содержит в себе:

- а) обязанности должностных лиц оператора аэродрома по организации и обеспечению функционирования системы управления безопасностью полетов;
- б) перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;
- в) источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;
- г) порядок выявления факторов опасности;
- д) порядок сбора данных о факторах опасности;
- е) порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;
- ж) порядок разработки мероприятий по снижению риска;
- з) порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по снижению риска.

Необходимо обратить внимание, что в ФАП-286 п. 61 указано: Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

3) система оформления документов на все оборудование аэродрома, связанное с обеспечением безопасности полетов, и регистрации данных об эксплуатации и обслуживании указанного оборудования, а также сооружений аэродрома, включая информацию по проектированию и сооружению поверхностей с искусственным покрытием и светосигнального оборудования.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: A-1.5-2

Проверка осуществляется согласно п. А-1.5-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 4 и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (в).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

б) стратегия и планирование в области СУБП, включая установление целевых показателей безопасности полетов, распределение приоритетов реализации соответствующих инициатив.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.2 Управление рисками для безопасности полетов

4.2.0 Основные положения

4.2.0.1 Компонент 2 «Управление рисками для безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «2.1 Выявление источников опасности» и «2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов».

4.2.0.2 Управление риском является центральной частью СУБП и основным рабочим инструментом управления БП. При этом принципы организации и выполнения процесса управления риском являются общими для всех поставщиков услуг.

4.2.0.3 В практике управления безопасностью полетов используется **«технократическая концепция риска»** негативного события на основе сочетания оценок вероятности этого события и серьезности его последствий. В Правилах введены следующие определения:

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

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

Эти определения практически 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.

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

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

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

4.2.0.8 Риск следует оценивать отдельно для каждого типа событий и обязательно с учетом особенностей конкретного аэродрома, эксплуатируемых ВС, уровня подготовки экипажей и других условий. Очевидно, что на разных аэродромах и при разных условиях как вероятность выкатывания, так и тяжесть последствий будет различной. Соответственно, различными будут и риски.

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

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

4.2.0.10 Принципиальная схема управления риском приведена на рис. 3.

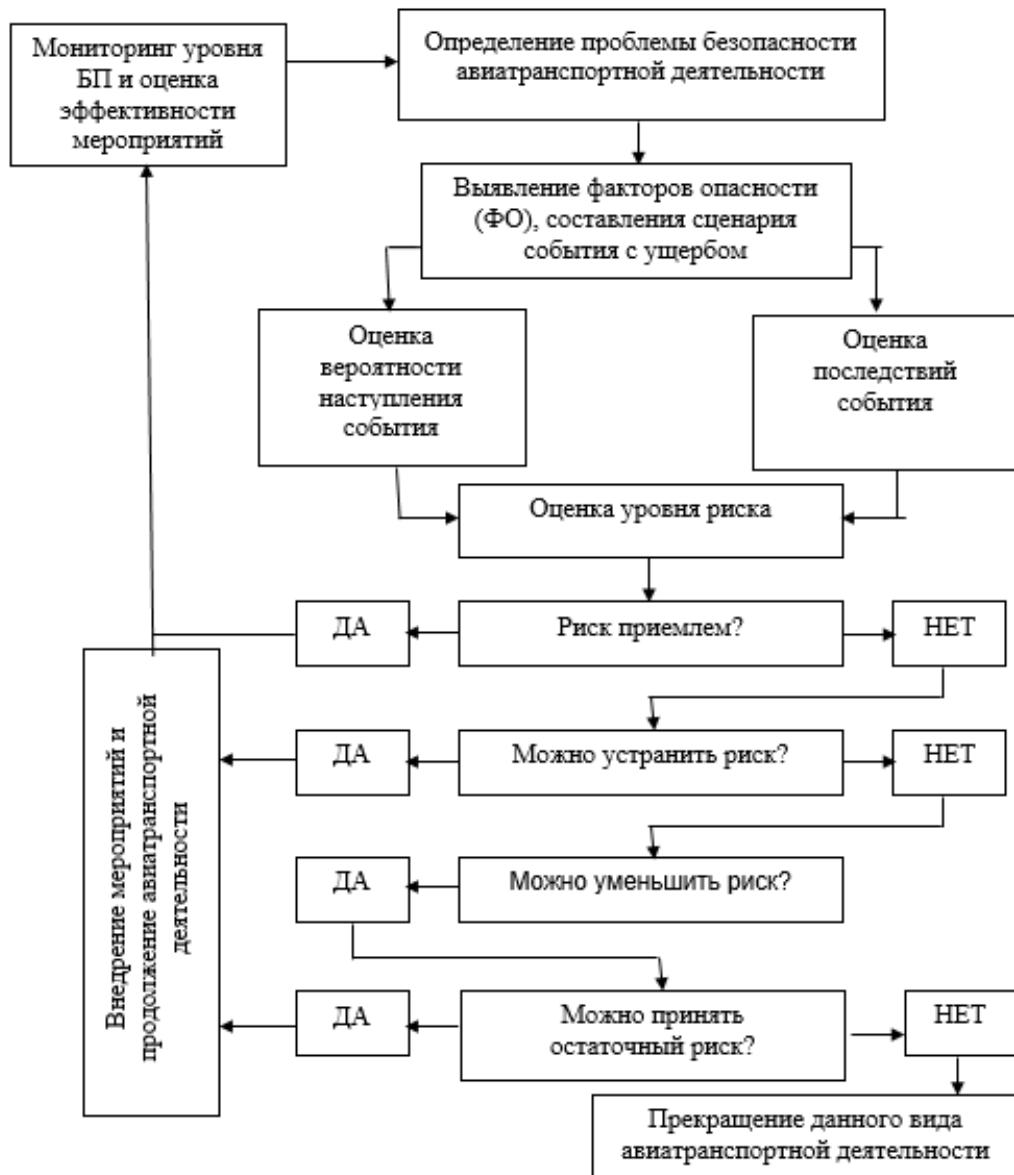


Рисунок 3. Схема управления риском для безопасности полетов

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

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

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

4.2.1 Выявление факторов опасности

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

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

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

- отчеты по результатам проверок;
- отчеты внутренних и внешних аудитов;
- результаты анализа полетной информации (ПИ) и данные других систем объективного контроля;
- данные по отказам и неисправностям систем и агрегатов ВС и другой авиационной техники;
- обязательные доклады работников;
- добровольные сообщения в рамках системы добровольных сообщений по БП.

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

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

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

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

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

- а) осуществлять сбор и обработку данных о факторах опасности

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: [A-2.1-1](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (б, в, г, д), п. 5 (а) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (д).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

д) система определения критических с точки зрения безопасности полетов областей, требующих большего внимания к вопросам обеспечения безопасности полетов;

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Рекомендация: [A-2.1-2](#)

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

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в том, что документация по СУБП оператора аэродрома содержит сведения о применении методов сбора информации об факторах опасности. Данные о факторах опасности оператора аэродрома собираются путем сочетания реагирующих и проактивных методов сбора информации (допускаются прогностические методы сбора информации).

Рекомендация: [A-2.1-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-3 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.4.1).

Проверяющий должен убедиться, что оператор аэродрома использует внутренние и внешние источники для выявления факторов опасности.

Внутренними источниками могут быть:

- а) Мониторинг штатной деятельности;
- б) Автоматизированные системы мониторинга;

- в) Системы добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- г) Проверки;
- д) Обратная связь при подготовке персонала;
- е) Расследования в области безопасности полетов, проводимые оператором аэродрома.

Внешними источниками могут быть:

- а) Отчеты об авиационных происшествиях;
- б) Государственные системы обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов;
- в) Проверки в рамках государственного контроля и осуществляемые третьими сторонами;
- г) Профессиональные ассоциации и системы обмена информацией.

Требование: A-2.1-4

Проверка осуществляется согласно п. А-2.1-4 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

е) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов

4.2.2.1 Независимо от применяемого метода управления риском в процедурах оценки риска, установления уровня его приемлемости и разработке (при необходимости) мероприятий должны участвовать специалисты, непосредственно связанные с видом деятельности, к которой относится рассматриваемый ФО.

4.2.2.2 Крайне вредным является встречающееся в предприятиях заблуждение, что процедурами управления риском должны заниматься только специалисты инспекции (отдела) БП предприятия. Например, если по результатам анализа полетной информации выявлен ФО «повышенная скорость захода на посадку на аэродроме А на типе ВС Х», то в

процедуре должен участвовать шеф-пилот или пилот-инструктор ВС Х и, желательно, имеющий опыт полетов на аэродром А.

4.2.2.3 Как отмечено в п. 2.0.7, оценку риска следует выполнять не для ФО, а для последствий влияния ФО, т.е. для события, к которому этот ФО может привести. Поэтому первоначально необходимо представить сценарий развития негативного события. При составлении сценария события без участия специалистов из соответствующих подразделений не обойтись.

4.2.2.4 Далее, в зависимости от применяемого метода, оценивается уровень вероятности и серьезность наиболее правдоподобного исхода события. По сочетанию этих оценок определяется уровень риска.

4.2.2.5 Полученное значение с помощью принятого в методе критерия попадает в одну из категорий риска. Если категория, в которую попал оцениваемый риск, предусматривает разработку мероприятий, эти мероприятия должны разрабатываться и внедряться.

4.2.2.6 Также должна быть предусмотрена возможность оценки остаточного риска и внедрен метод оценки эффективности внедренного мероприятия.

4.2.2.7 В разных методах эти базовые принципы могут быть реализованы по-разному. В РУБП ИКАО подробно рассмотрен рекомендованный ИКАО метод «последствий и вероятностей» (см. РУБП ИКАО, п. 9.4).

4.2.2.8 Важнейшим условием является подробное документирование всех процедур и разработанных мероприятий.

4.2.2.9 Мероприятия могут быть направлены на уменьшение вероятности опасного события или серьезности его последствий или одновременно на уменьшение и вероятности, и серьезности.

4.2.2.10 Очевидно, что мероприятия требуют выделение определенных ресурсов, поэтому в РУБП поставщика должен быть определен порядок их выделения.

4.2.2.11 Оценка эффективности внедренных мероприятий в целом может выполняться с использованием системы показателей эффективности обеспечения БП (см. раздел 3 настоящих МР) или специальными показателями и методами. Правила оценки эффективности мероприятий поставщик услуг должен прописать в своей документации по СУБП.

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-2.2-1

Проверка осуществляется согласно п. А-2.2-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (е), п. 5 (б) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е, ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

е) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности;

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: A-2.2-2

Проверка осуществляется согласно п. А-2.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (ж, з), п. 5 (в) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (е).

Проверяющему следует обратить внимание, что в ФАП-286 п. 61 указано: Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

е) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: A-2.2-3

Проверка осуществляется согласно п. А-2.2-2 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 3 (и) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.3 Обеспечение безопасности полетов

4.3.0 Основные положения

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

- 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 3.2 Осуществление изменений;
- 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

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

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

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

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

4.3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

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

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

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

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



Рисунок 4. Общая классификация показателей уровня БП

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

4.3.1.5 Относительные статистические показатели. В качестве относительных показателей могут быть, например:

- одно авиационное событие на количество самолетовылетов в год;
- количество событий на 100 обслуженных воздушных судов;
- количество несанкционированных занятий ВПП на 100 обслуженных воздушных судов;
- количество повреждений ВС на 100 обслуженных воздушных судов;
- количество повреждений (животными) на 100 обслуженных воздушных судов.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Определены (или разработаны) ли показатели БП, отражающие текущий уровень БП поставщика услуг?
- Выполняется ли периодическая оценка таких показателей?
- Осуществляется ли мониторинг таких показателей?
- Определены ли целевой и пороговые (критические) уровни для таких показателей?
- Проводится ли внутренний (периодический) аудит с целью оценки эффективности мероприятий по снижению рисков для БП, и эффективности СУБП в целом?
- Используются ли результаты внешних проверок с целью оценки и совершенствования СУБП поставщика услуг? Реагирует ли поставщик услуг на вынесенные ранее ему замечания?

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-3.1-1

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 5 (г) и ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Рекомендация: [A-3.1-2](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-2 в соответствии с международными стандартами ИКАО (РУБП ИКАО (Doc 9859), п. 9.4.6).

Все принятые мероприятия по повышению БП должны быть обоснованы и направлены на улучшение показателей уровня БП. Выполнение данного КВП будет подтверждаться наличием доказательства того, что принятые мероприятия дают ожидаемый результат, т.е. повышают уровень БП отражая это на показателях.

Требование: [A-3.1-3](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-3 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (ж).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

ж) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности полетов, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: [A-3.1-4](#)

Проверка осуществляется согласно п. А-3.1-4 в соответствии с ПРАПИ-98, пп. 2.1.3, 2.1.8, 3.1.8, 3.3.4.

Также, проверяющему следует обратить внимание, что в ФАП-286 п. 61 указано: Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 4.3. План действий в случае аварийной обстановки на аэродроме и Раздел 4.14. Сведения о процедурах удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться на ВПП или непосредственной близости от нее.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.3.2 Управление изменениями

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

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

расширение или сокращение деятельности организации;

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

изменение производственных условий в организации;

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

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

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

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Рекомендация: A-3.2-1

Проверка осуществляется согласно п. А-3.2-1 в соответствии с международными стандартами ИКАО (Приложение 19, добавление 2, РУБП ИКАО (Doc 9859), пп. 3.2, 9.5.5).

Для операторов аэродромов такого требования в законодательстве РФ нет.

При проведении проверки по данному КВП необходимо (и достаточно) руководствоваться рекомендациями, изложенными в графе «Действия при проверке».

4.3.3 Постоянное совершенствование СУБП

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

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

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

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

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

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

ИСПРАВЛЕНИЯ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено

Рисунок 5. Лист регистрации изменений документа (пример)

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-3.3-1

Проверка осуществляется согласно п. А-3.3-1 в соответствии с постановлением Правительства от 18.11.2014 года №1215, п. 5 (д).

Внедрение данного условия КВП определяется записями, подтверждающими, что СУБП меняется, совершенствуется в соответствии с изменениями в предприятии.

4.4 Популяризация вопросов безопасности полетов

4.4.0 Основные положения

4.4.0.1 Компонент 4 «Популяризация вопросов безопасности полетов» в структуре концептуальных рамок СУБП ИКАО (Приложение 19, Добавление 2) включает в себя два элемента: «4.1 Подготовка кадров и обучение» и «4.2 Обмен информацией о безопасности полетов».

4.4.0.2 Популяризация вопросов безопасности полетов способствует формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и помогает достигать поставленных поставщиком обслуживания целей в области безопасности полетов путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации [9.6.1]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

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

указания руководства организации и возможность представления информации "снизу-вверх", поощряющую всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов [9.6.3].

4.4.0.6 В Приложении 19 содержится требование о том, что "поставщик услуг разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП". Кроме того, в нем есть также следующее требование: "рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП". Руководитель, ответственный за обеспечение безопасности полетов, отвечает за наличие соответствующей программы подготовки персонала. Сюда входит предоставление надлежащей информации об обеспечении безопасности полетов, относящейся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов. Программа включает требования к начальной подготовке и периодической переподготовке в целях сохранения профессиональных навыков [9.6.4.1].

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

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

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

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

4.4.0.10 Программу подготовки следует составить с учетом потребностей, связанных с ролью лица в СУБП. Например, подготовка руководителей, участвующих в работе комитетов по вопросам обеспечения безопасности полетов в организации, будет по

уровню и глубине превосходить подготовку персонала, непосредственно участвующего в предоставлении организацией продукции или услуг. Для сотрудников, не принимающих непосредственного участия в деятельности, может потребоваться только общий обзор СУБП организации [9.6.4.3]. Следует обеспечить прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП. В программе подготовки следует указать содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, старшего руководства и ответственного руководителя [9.6.4.7].

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

4.4.0.12 Следует провести анализ потребностей в подготовке персонала (TNA), - расшифровать по-русски с тем чтобы обеспечить четкое понимание деятельности, обязанностей сотрудников в отношении обеспечения безопасности полетов, а также имеющихся программ подготовки [9.6.4.4].

4.4.0.13 Как правило, TNA начинается с проведения анализа аудитории, обычно включающего следующие этапы:

а) Каждого сотрудника поставщика обслуживания затронет внедрение СУБП, но не одним и тем же образом и не в одной и той же степени. Следует определить группы, на которые делятся все сотрудники, и охарактеризовать их отношение к процессам управления безопасностью полетов, исходной и результирующей информации, и в особенности к обязанностям по обеспечению безопасности полетов. Эту информацию следует включить в должностные инструкции и описания функций сотрудников. Как правило, выявляются группы сотрудников со сходными потребностями в обучении. Поставщику обслуживания следует рассмотреть вопрос о целесообразности распространения этого анализа на сотрудников внешних взаимодействующих организаций.

б) Определить знания и навыки, необходимые для выполнения каждой конкретной обязанности в области обеспечения безопасности полетов и требуемые для каждой группы сотрудников.

в) Провести анализ для выявления дистанции между теми знаниями и навыками в области обеспечения безопасности полетов, которые имеются у сотрудников, и теми, которые необходимы для эффективного исполнения ими своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов.

г) Определить оптимальный подход к приобретению знаний и навыков для каждой группы в целях разработки программы подготовки персонала в соответствии с тем, какое участие принимает каждое лицо или группа в процессе управления безопасностью полетов. В программе обучения следует учесть постоянные потребности персонала в знаниях и компетентности в области безопасности полетов; как правило, эти потребности удовлетворяются посредством проведения программы переподготовки [9.6.4.4].

4.4.0.14 Важно также определить подходящую методику проведения подготовки. Главная цель заключается в том, чтобы по прохождении подготовки сотрудники были компетентны для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП. Как правило, важнейшим соображением является наличие компетентных преподавателей; их приверженность принципам, навыки преподавания и экспертные знания в области управления безопасностью полетов будут оказывать существенное воздействие на эффективность проводимой подготовки [9.6.4.5].

4.4.0.15 Программу подготовки следует периодически пересматривать на предмет соответствия установленным целям обучения и актуальности. При выполнении проверок программы подготовки следует использовать информацию об обязанностях персонала в отношении СУБП, которые определил поставщик услуг [9.6.4.7].

4.4.0.16 Ответственному руководителю и старшим руководителям следует пройти особую подготовку, включающую следующие темы:

- а) специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;
- б) важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;
- в) приверженность руководства;
- г) распределение ресурсов;
- д) популяризация вопросов политики в области обеспечения безопасности полетов и СУБП;
- е) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
- ж) эффективный обмен информацией между подразделениями;
- з) цель в области обеспечения безопасности полетов, целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов и пороговые уровни;
- и) политика дисциплинарных мер [9.6.4.8].

4.4.0.17 Главная цель программы подготовки в области безопасности полетов заключается в том, чтобы обеспечить сохранение компетентности сотрудниками всех уровней организации для выполнения своих функций в области обеспечения безопасности полетов; поэтому профессиональные навыки сотрудников должны проверяться на регулярной основе [9.6.4.9].

4.4.0.18 Поставщику обслуживания следует обеспечить наличие и хранение документов по учету обучения и документов, подтверждающих прохождение обучения.

4.4.0.19 Поставщику обслуживания следует доводить до сведения всего соответствующего персонала цели и процедуры СУБП. Необходима стратегия обмена информацией, позволяющая осуществлять этот обмен оптимальным способом, основанным на функциях сотрудника и имеющейся у него необходимости получать информацию, связанную с обеспечением безопасности полетов. Это может быть реализовано посредством писем электронной почты интернет порталов [CAP-15]- Это нужно в тексте пояснить, информационных писем, уведомлений, информационных плакатов, бюллетеней, брифингов, внутрикорпоративной сети (Инtranет) или курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов [9.6.5.1].

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

4.4.0.21 Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

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

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

в) повышение осведомленности о новых средствах контроля риска и корректирующих мерах. Риски для безопасности полетов, с которыми сталкивается

поставщик услуг, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях, идет ли речь о выявлении нового риска для безопасности полетов или об изменениях в средствах контроля риска для безопасности полетов, должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;

г) предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов. При обновлении процедур обеспечения безопасности полетов важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;

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

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

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

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

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

4.4.1 Подготовка кадров и обучение

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

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

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-4.1-1

Проверка осуществляется согласно п. А-4.1-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (и).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются: «и) обучение и квалификация персонала, в том числе рассмотрение и оценка достаточности подготовки персонала в части выполнения им обязанностей, связанных с обеспечением безопасности полетов, а также системы проверки навыков и знаний для определения уровня квалификации».

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

4.4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

4.4.2.1. Общие для всех поставщиков услуг требования воздушного законодательства РФ к этому элементу СУБП сформулированы в ВК и Правилах. Также имеются соответствующие положения, сформулированные в Стандарте и РУБП ИКАО.

4.4.2.2. В соответствии с п. 3 статьи 24.1 ВК В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

4.4.2.3. В соответствии с п. 6 Правил поставщик услуг должен представлять в Федеральное агентство воздушного транспорта данные о факторах опасности и риска, состав и формат которых устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

4.4.2.4. В соответствии с п. 7 (а) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются данные о факторах опасности и риска.

4.4.2.5. В соответствии с п. 7 (д) Правил в рамках государственной системы управления безопасностью полетов источниками информации, среди прочих, являются сообщения о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении

безопасности полетов, направляемые юридическими и физическими лицами по их инициативе (далее - добровольные сообщения).

4.4.2.6. В соответствии с п. 8 (а) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает данные о факторах опасности и риска - от поставщиков услуг, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аeronавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов, на бумажных, электронных носителях или посредством информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в формате, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.

4.4.2.7. В соответствии с п. 8 (д) Правил Федеральное агентство воздушного транспорта получает добровольные сообщения - в произвольной форме, в том числе с использованием информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", при этом адрес электронной почты с доступом к получению информации только назначенными должностными лицами публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в указанной сети.

4.4.2.8. В соответствии с п. 4.2 Приложения 19 и п.9.6.5 РУБП ИКАО поставщику услуг следует разработать и применять официальные средства обмена информации о БП.

Дополнительная информация по проведению проверки

Требование: A-4.2-1

Проверка осуществляется согласно п. А-4.2-1 в соответствии с ФАП-286, п. 61 раздел 5.2 (г).

В ФАП-286 п. 61 указано, что Руководство по аэродрому должно содержать Раздел 5.2. Сведения о СУБП, основными элементами которой являются:

г) реализация СУБП, включая средства, методы и процедуры эффективной передачи сообщений, касающихся безопасности полетов, и обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности полетов.

При проведении проверки по данному КВП необходимо убедиться в выполнении оператором аэродрома вышеизложенных требований (проверить содержание руководства по аэродрому).

Требование: A-4.2-2

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

Проверяющему необходимо убедиться, что у оператора аэродрома описан процесс представления данных о факторах опасности и риска в ФАВТ в соответствующей документации.

Внедрение данного требования в деятельность оператора аэродрома определяется наличием подтверждающей документации (письма, рассылки, отчеты и т.д.) о выполнении представления данных о факторах опасности и риска в ФАВТ.

Раздел 5 Перечень нормативных документов, используемых в контрольных вопросах

1. Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – ВК РФ).
2. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими») (далее – Постановление Правительства от 18.11.2014 № 1215 или «Правила»).
3. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (ПРАПИ-98).
4. Федеральные авиационные правила ««Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №286 (далее – ФАП-286).
5. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление Безопасностью Полетов // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание второе, 2016. – 44 с.
6. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Doc 9859: утв. Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции // Международная организация гражданской авиации (ИКАО). – Издание четвертое, 2018. – 218 с.
7. IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO). Standards Manual, Effective February 2018, 7th Edition.
8. IATA Safety Audit for Ground Operation (ISAGO) Guidelines on auditing a Safety Management System, Effective July 2016, Based on GOSM 5th Edition.