

Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 марта 2011 года № 6855.

Сноска. Заголовок – в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.03.2023 № 176 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 14) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула – в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.03.2023 № 176 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые:

1) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов;

2) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов в аэропортах;

3) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения;

4) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов;

5) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг.

Сноска. Пункт 1 – в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.03.2023 № 176 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Адимолда Р.О.) в установленном порядке обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Бектурова А.Г.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр

А. Кусаинов

Утверждена
приказом
Министра транспорта
и коммуникаций
Республики Казахстан
от 28 марта 2011 года № 173

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов

Сноска. Типовая инструкция – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 30.12.2024 № 445 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 1. Введение

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон), Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция), Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136, Дос 9859 ИКАО "Руководство по управлению безопасностью полетов".

Типовая инструкция детализирует требования по внедрению и поддержанию функционирования системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) поставщиками обслуживания, являющимися эксплуатантами гражданских воздушных судов, осуществляющими международные коммерческие воздушные перевозки и эксплуатантами тяжелых или турбореактивных самолетов авиации общего назначения, допущенными к выполнению международных полетов (далее – поставщик обслуживания).

СУБП поставщика обслуживания учитывает концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП, указанные в пункте 3 главы 1 настоящей Типовой инструкции, а также соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

Применение положений настоящего пункта не препятствует эксплуатантам гражданских воздушных судов авиации общего назначения, не допущенных к выполнению международных полетов применять требования настоящей Типовой инструкции.

2. Основные понятия, используемые в настоящей Типовой инструкции:

1) первый руководитель организации гражданской авиации (далее – первый руководитель) – единоличное, идентифицируемое должностное лицо, несущее персональную ответственность за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) справедливая культура – принцип обеспечения безопасности полетов, при котором авиационный персонал и иные работники в сфере гражданской авиации сообщают об ошибках или проступках и не несут ответственности за совершенные ошибки или проступки в сфере гражданской авиации, за исключением случаев, предусмотренных Законом;

3) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

4) интерфейс – взаимодействие как между внутренними структурными подразделениями поставщика обслуживания, так и с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

5) опасность (опасный фактор) – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать их возникновению;

6) реагирующий метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. Опасности (опасные факторы) выявляются в процессе расследования авиационных происшествий или инцидентов, связанных с безопасностью полетов. Авиационные происшествия и (или) инциденты являются показателем недостатков в системе и благодаря этому могут использоваться для определения того, какие опасности (опасные факторы) способствовали событию;

7) проактивный метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется сбор информации и (или) данных о безопасности полетов исходя из событий или процессов с менее серьезными последствиями, а также анализ информации или данных о частоте событий в целях определения возможности развития опасностей (опасных факторов) в авиационное происшествие или инцидент.

Информация о безопасности полетов для проактивного выявления опасностей (опасных факторов) поступает главным образом из программ анализа полетной информации, систем представления данных о безопасности полетов и мероприятий по обеспечению безопасности полетов;

8) авиационная система поставщика обслуживания – набор элементов таких как: любая продукция, люди, процессы, процедуры, объекты, услуги и другие аспекты организации, включая внешние факторы, которые работают вместе как части единого процесса, и в рамках СУБП связаны с деятельностью поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, и оказывают влияние на эту деятельность;

9) степень серьезности риска (факторов риска) – степень вреда, который обоснованно можно ожидать в виде последствий или результатов выявленных опасностей (опасных факторов);

10) безопасность полетов – состояние, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности (опасных факторов) и контроля рисков (факторов риска);

11) руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) – должностное лицо поставщика обслуживания ответственное за внедрение и эффективное функционирование СУБП. Наименование должности руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) зависит от организационной структуры поставщика обслуживания;

12) информация о безопасности полетов – данные о безопасности полетов, обработанные, систематизированные или проанализированные в конкретном контексте с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов;

13) данные о безопасности полетов – определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая расследования авиационных происшествий или инцидентов, отчетность в области безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности, мониторинг эксплуатационных характеристик, инспекции, проверки, обследования, исследования и обзоры состояния безопасности полетов;

14) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее – ССОДБП) – системный подход, позволяющий собирать, регистрировать и хранить данные и

информацию о безопасности полетов для последующего проведения анализа полученных данных и информации о безопасности полетов в целях обеспечения деятельности по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов;

15) риск (фактор риска) для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности (опасного фактора);

16) вероятность риска (факторов риска) для безопасности полетов – возможность возникновения небезопасного события или результата;

17) СУБП – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры;

18) руководство по системе управления безопасностью полетов (далее – РУБП) – документ поставщика обслуживания, описывающий организацию системы управления безопасностью полетов;

19) показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Indicator – SPI) – основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;

20) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Target – SPT) – планируемый или предполагаемый государством или поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полетов;

21) эффективность обеспечения безопасности полетов – достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов;

22) анализ безопасности полетов – процесс применения статистических или иных аналитических методов для проверки, изучения, описания, преобразования, сжатия, оценки и визуализации данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формулирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

3. Концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП состоят из четырех основных компонентов и двенадцати элементов:

1) политика и цели обеспечения безопасности полетов:

обязательства руководства;

иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов;

назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов;

координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;

документация по СУБП;

- 2) управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов:
выявление опасностей (опасных факторов);
оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) обеспечение безопасности полетов:

контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

осуществление изменений;

постоянное совершенствование СУБП;

- 4) популяризация вопросов безопасности полетов:

подготовка кадров и обучение;

обмен информацией о безопасности полетов.

Глава 2. Планирование внедрения СУБП

4. В целях эффективного внедрения и функционирования СУБП первый руководитель поставщика обслуживания:

- 1) назначает руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов), ответственного за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания (далее - руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов)). В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания, сложности предоставляемых им авиационных услуг или при распространении СУБП поставщиком обслуживания на несколько видов деятельности первый руководитель может назначить группу лиц, ответственную за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания, при этом одно из них назначается руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю;

- 2) обеспечивает описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

- 3) обеспечивает формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания для внедрения и функционирования эффективной СУБП;

- 4) обеспечивает проведение анализа недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания.

5. Описание авиационной системы поставщика обслуживания представляет собой сводную информацию о процессах, деятельности и интерфейсах для функций управления безопасностью полетов и описание организационной структуры поставщика обслуживания, на которые распространяется область действия СУБП, а также описание взаимодействия как внутри собственной авиационной системы, так и с другими системами в сфере гражданской авиации.

Описание авиационной системы подлежит пересмотру в рамках процессов осуществления изменений в случае внесения значительных или существенных изменений в процессы, определенные в описании системы поставщика обслуживания.

6. Перед внедрением СУБП поставщик обслуживания проводит анализ недостатков, который заключается в сравнении существующих процессов управления безопасностью полетов поставщика обслуживания с установленными действующим законодательством Республики Казахстан требованиями к СУБП.

Выявленные недостатки по результатам анализа подлежат устранению в соответствии с планом внедрения СУБП, который определяет необходимые действия для внедрения полностью функциональной и эффективной СУБП поставщика обслуживания.

На основании результатов анализа недостатков назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания разрабатывает и доводит до сведения заинтересованных сторон план внедрения СУБП с учетом выявленных недостатков, которые препятствуют внедрению СУБП.

7. Внедрение СУБП поставщика обслуживания осуществляется согласно плана внедрения СУБП, разработанного в соответствии с требованиями настоящей Типовой инструкции, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), а также плана по безопасности полетов Республики Казахстан. План внедрения СУБП утверждается первым руководителем поставщика обслуживания.

8. План внедрения СУБП включает:

1) описание действий по устранению недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;

2) описание действий, необходимых для внедрения СУБП;

3) сроки выполнения действий, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта;

4) информацию о том, кто является ответственным за выполнение определенного планом действия;

5) описание результата, при котором считается, что определенное действие выполнено успешно.

План внедрения СУБП включает описание действий по координации с внешними организациями или подрядчиками.

Назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания осуществляет мониторинг выполнения действий, предусмотренных планом внедрения СУБП и актуализирует его.

9. Результаты, получаемые по завершению работ по планированию внедрения СУБП:

- 1) документ, содержащий план внедрения СУБП;
- 2) доведение до сведения всех сотрудников плана внедрения СУБП;
- 3) завершенное описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;
- 4) завершенный анализ недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;
- 5) создание организационной структуры СУБП;
- 6) утверждение РУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;
- 7) создание средств и определение методов распространения информации по вопросам безопасности полетов.

10. Поставщик обслуживания в зависимости от политики в области обеспечения безопасности полетов, масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг принимает решение об объединении СУБП, системы управления качеством и других систем менеджмента (система управления качеством, система авиационной безопасности, система охраны труда и окружающей среды) в единую функцию менеджмента по обеспечению безопасности полетов, качества услуг и других процессов (интегрированная система менеджмента) в целях оптимизации ресурсов и внедрения структурированного подхода для обеспечения того, чтобы все процессы и процедуры функционировали должным образом. При этом в СУБП и в системе управления качеством назначаются отдельные руководители в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю.

Раздел 2. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

Глава 3. Обязательства руководства

11. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов, которая:

- 1) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, включая постоянное повышение уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, предоставление гарантий, что обеспечение безопасности полетов является первоочередной обязанностью всех руководителей, содействие формированию и поддержанию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов, соблюдение всех применимых нормативных правовых требований в отношении безопасности полетов;
- 2) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;

3) содержит сведения о системе представления данных и информации о безопасности полетов;

4) четко указывает, какие виды поведения персонала при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, а также обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры в целях развития справедливой культуры;

5) подписывается первым руководителем поставщика обслуживания;

6) доводится до сведения всего персонала организации и доступна всему персоналу в целях обеспечения на всех организационных уровнях понимания, внедрения и соблюдения политики в области обеспечения безопасности полетов;

7) пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания. Сроки пересмотра политики в области обеспечения безопасности полетов определяются поставщиком обслуживания и указываются в РУБП.

12. Поставщик обслуживания, учитывая положения политики в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов, которые:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов, а также мониторинга процесса достижения определенных целей путем установления SPI и SPT;

2) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;

3) доводятся до сведения всех сотрудников поставщика обслуживания;

4) пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Цели обеспечения безопасности полетов определяют намерения поставщика обслуживания в области безопасности полетов и включаются в политику в области обеспечения безопасности полетов или оформляются отдельным документом.

Глава 4. Иерархия ответственности, обязанности и назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

13. Формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания включает в себя следующие действия:

1) определение первого руководителя, который независимо от других выполняемых им функций несет персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов от имени организации, внедрение, а также за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) создание координационного органа – совета по безопасности полетов (Safety Review Board – SRB) – под руководством первого руководителя поставщика

обслуживания и создание группы по безопасности полетов (Safety Action Group – SAG) – под руководством назначенного руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). Поставщик обслуживания обеспечивает работу SRB и SAG, состоящих из числа сотрудников;

3) назначение руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). В зависимости от размера, характера и сложности организации поставщик обслуживания на основании потребности создает постоянно действующее структурное подразделение для обеспечения непрерывной операционной работы по обеспечению безопасности полетов в виде инспекции, службы, отдела (офиса) или департамента;

4) установление четкой иерархии ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов;

5) определение обязанностей всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности полетов;

6) установление порядка взаимодействия между органами управления СУБП, структурными подразделениями и первым руководителем;

7) документальное оформление иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в области обеспечения безопасности полетов и доведение их до сведения всех сотрудников организации;

8) определение уровня руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов

14. Функции первого руководителя в отношении обеспечения безопасности полетов включают:

1) обеспечение финансовых средств и кадровых назначений для надлежащего внедрения и функционирования эффективной СУБП;

2) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

3) ввод политики в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания и ее популяризация;

4) установление SPI и SPT поставщика обслуживания;

5) обеспечение надлежащего внедрения СУБП и соответствие показателей эффективности обеспечения безопасности полетов установленным настоящей Типовой инструкцией требованиям;

6) обеспечение постоянного совершенствования СУБП;

7) возглавляет совет по безопасности полетов (SRB) и принимает решения по обеспечению безопасности полетов.

15. Совет по безопасности полетов (SRB) выполняет стратегическую роль, занимаясь главными вопросами политики, распределения ресурсов и эффективности деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов. В совет по безопасности полетов (SRB) входят первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю, а руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) выступает в роли советника (секретаря).

Совет по безопасности полетов (SRB) осуществляет мониторинг:

- 1) эффективности СУБП;
- 2) своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) соответствия показателей эффективности обеспечения безопасности полетов политике и целям организации в области безопасности полетов;
- 4) общей эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 5) эффективности процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые содействуют соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов, а также популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.

16. Группа по безопасности полетов (SAG) является тактическим органом и занимается конкретными вопросами, направленными на реализацию стратегических целей, поставленных советом по безопасности полетов (SRB). В группу по безопасности полетов (SAG) входят руководители и представители из числа рядовых сотрудников, работа которых тесно связана с производственными вопросами.

Группа по безопасности полетов (SAG) выполняет следующие функции:

- 1) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности организации и обеспечивает надлежащую деятельность в рамках управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 2) анализирует имеющиеся данные о безопасности полетов и убеждается в реализации соответствующих стратегических мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) оценивает воздействие производственных изменений или введения новых технологий на безопасность полетов;
- 4) координирует реализацию мер, связанных со средствами контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов, и обеспечивают незамедлительное принятие мер;
- 5) анализирует эффективность конкретных средств контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

17. Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) консультирует первого руководителя и руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов по вопросам управления безопасностью полетов, является ответственным за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания и за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о таких вопросах среди сотрудников организации и не относящихся к ней членов авиационного сообщества с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг. Функции руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) в том числе включают:

- 1) руководство планом внедрения СУБП от имени первого руководителя;
- 2) выявление опасностей (опасных факторов) и оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и содействие этим процедурам;
- 3) контроль над осуществлением корректирующих действий поставщиком обслуживания и оценка их результатов;
- 4) периодическое представление отчетов первому руководителю об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;
- 5) ведение учетных записей и документации СУБП;
- 6) планирование и организацию обучения сотрудников поставщика обслуживания по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- 7) предоставление консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов сотрудникам организации;
- 8) мониторинг проблем связанных с безопасностью полетов и их возможного влияния на деятельность поставщика обслуживания, связанную с предоставлением своих авиационных услуг;
- 9) координацию вопросов безопасности полетов от имени первого руководителя с уполномоченным органом и уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также с другими государственными полномочными органами.

18. Поставщик обслуживания определяет полномочия, ответственность и обязанности всего персонала, в том числе руководства, участвующего в исполнении функций в области обеспечения безопасности полетов.

Все полномочия, ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов излагаются в документации по СУБП поставщика обслуживания и доводятся до сведения всех сотрудников организации.

Ответственность каждого руководителя, участвующего в обеспечении безопасности полетов и его обязанности в этой сфере являются неотъемлемой частью его должностной инструкции.

19. Поставщик обслуживания отвечает за эффективность обеспечения безопасности полетов внешними организациями в тех случаях, когда внешними организациями

предоставляется продукция и (или) услуги поставщику обслуживания в целях поддержания его деятельности.

СУБП поставщика обслуживания имеет интерфейсы с системами обеспечения безопасности полетов любых внешних организаций, способствующих безопасному предоставлению его авиационных услуг.

Глава 5. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

20. Поставщик обслуживания разрабатывает, утверждает и поддерживает актуальность плана мероприятий на случай аварийной обстановки (Emergency Response Plan – ERP), обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, аварийной ситуацией, связанными с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией, кризисом или событием в авиации, которые требуют незамедлительных действий.

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию своего ERP с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг.

21. ERP поставщика обслуживания соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

ERP описывает действия, которые будут предприняты в ограниченный период времени в случае наступления аварийной обстановки.

22. ERP является неотъемлемым компонентом процесса управления рисками (факторами риска) поставщика обслуживания, предназначенным для принятия мер в случае наступления аварийной обстановки.

Сценарии, при которых вероятно нарушение авиационной деятельности поставщика обслуживания из-за таких аварийных ситуаций, как чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, в том числе пандемия, также надлежащим образом учитываются в ERP.

В ERP предусматриваются предсказуемые аварийные ситуации, возможность возникновения которых выявляется в рамках СУБП.

23. Основная цель ERP заключается в безопасном продолжении деятельности и в возобновлении нормальной деятельности в максимально возможные короткие сроки.

ERP обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от нормальной к аварийной деятельности и наоборот.

ERP должен быть доступен для соответствующих сотрудников, ответственных за реализацию ERP, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется взаимодействие.

24. ERP включает:

1) распределение обязанностей между сотрудниками поставщика обслуживания на случай аварийной обстановки и делегирование полномочий;

- 2) контактную информацию для быстрой связи с соответствующими сотрудниками;
- 3) период времени, необходимый для возобновления нормальной деятельности после наступления аварийной обстановки;
- 4) описание мероприятий, а также действий ответственных сотрудников при аварийной обстановке;
- 5) описание взаимодействия с внешними организациями, с которыми поставщик обслуживания взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;
- 6) описание взаимодействия с внешними организациями, такими как аварийные службы, которые не связаны с авиацией.

25. Предусмотренные ERP мероприятия на случай аварийной обстановки отрабатываются поставщиком обслуживания в рамках проводимых учений.

Виды учений и их периодичность определяются поставщиком обслуживания.

Проведение учений позволяет выявить недостатки ERP, которые можно устранить, до того, как наступит реальная аварийная обстановка.

В случае выявления недостатков в ERP по результатам учений предпринимаются необходимые действия по их незамедлительному устранению и пересмотру ERP.

Глава 6. Документация по СУБП

26. Документация по СУБП поставщика обслуживания включает в себя:

- 1) РУБП;
- 2) описание авиационной системы, в котором обозначена область действия СУБП;
- 3) реестр опасностей (опасных факторов) и отчеты об опасностях (опасных факторах) и безопасности полетов;
- 4) SPI и связанные с ними диаграммы (матрицы);
- 5) учет завершенных оценок рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 6) учет пересмотров СУБП;
- 7) учет внутренних проверок СУБП;
- 8) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- 9) протоколы заседаний SRB и SAG;
- 10) мероприятия по управлению рисками (факторами риска) и (или) по обеспечению безопасности полетов;
- 11) отчетность по проводимым поставщиком обслуживания внутренним расследованиям в области безопасности полетов;
- 12) план внедрения СУБП (в ходе первоначального внедрения) или план усовершенствования СУБП (после первоначального внедрения);
- 13) анализ недостатков в поддержку плана внедрения СУБП.

Документация по СУБП составляется таким образом, чтобы изложенное в ней описание деятельности по управлению безопасностью полетов было понятно всем сотрудникам поставщика обслуживания.

Документация по СУБП своевременно обновляется и хранится с соблюдением установленных поставщиком обслуживания сроков хранения документов в рамках СУБП.

Документация по СУБП оформляется отдельными документами или объединяется с другими документами поставщика обслуживания. Если в действующих документах подробно изложены положения СУБП поставщика обслуживания, то указываются соответствующие ссылки на такие документы.

27. РУБП поставщика обслуживания является главным инструментом обмена информацией по безопасности полетов между поставщиком обслуживания и основными заинтересованными сторонами в области обеспечения безопасности полетов.

РУБП также служит для представления информации о концептуальных рамках СУБП как сотрудникам поставщика обслуживания, так и соответствующим внешним организациям.

Для принятия РУБП в качестве официального документа поставщик обслуживания направляет РУБП на согласование в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. При этом поставщик обслуживания несет полную ответственность за качество и полноту разработанного им РУБП, а персонал поставщика обслуживания ознакомливается и руководствуется РУБП.

Согласование РУБП поставщика обслуживания уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации осуществляется в сроки установленные в соответствии с Административным процедурно-процессуальным кодексом Республики Казахстан.

28. РУБП поставщика обслуживания содержит:

- 1) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) требования к СУБП, а также ссылки на действующие нормативные правовые требования к СУБП;
- 3) описание авиационной системы, в котором определена область действия СУБП;
- 4) описание иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в отношении процессов и процедур СУБП, включая информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- 5) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- 6) описание процессов и процедур выявления опасностей (опасных факторов) и оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;

7) описание процедур внутреннего расследования авиационных событий в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания;

8) описание процедур установления и мониторинга SPI и SPT, а также контроля достижения SPT;

9) описание процессов и процедур, связанных с подготовкой в области СУБП всего персонала поставщика обслуживания;

10) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;

11) описание процедур внутренних проверок;

12) описание процедур осуществления изменений;

13) описание процедур управления документооборотом СУБП;

14) ERP, если применимо.

РУБП является отдельным документом или объединяется с другими организационными документами поставщика обслуживания.

РУБП необходимо своевременно пересматривать и обновлять, срок пересмотра определяется поставщиком обслуживания. Прежде чем внести изменения в РУБП, поставщик обслуживания согласовывает изменения с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Раздел 3. Управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов

Глава 7. Выявление опасностей (опасных факторов)

29. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс управления своими рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов включает выявление опасностей (опасных факторов), оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и осуществление мер по их контролю и (или) уменьшению.

30. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления опасностей (опасных факторов), связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

Процесс выявления опасностей (опасных факторов) основывается на сочетании реагирующего и проактивного методов.

31. Поставщик обслуживания определяет внутренние и внешние источники информации и (или) данных для выявления опасностей (опасных факторов) для безопасности полетов.

Информация и (или) данные, получаемые из внутренних и внешних источников, используются поставщиком обслуживания при осуществлении реагирующего и проактивного методов выявления опасностей (опасных факторов).

Внутренние и внешние источники информации для выявления опасностей (опасных факторов) приведены в пунктах 9.4.4.1 и 9.4.4.2 Руководства по управлению безопасностью полетов (Дос 9859 ИКАО).

32. Поставщик обслуживания в рамках организации внедряет и поддерживает соразмерную ССОДБП, включающую указанную ниже информацию, а также необходимую информацию в соответствии с утвержденным РУБП поставщика обслуживания.

ССОДБП означает систему сбора, обработки и представления данных, базу данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая данные и информацию:

- 1) относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым полномочным органом по расследованию или поставщиками обслуживания;
- 2) из системы обязательного представления данных об авиационных событиях;
- 3) из системы добровольного представления данных об авиационных событиях;
- 4) из анализа полетных данных в соответствии с приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15852).

Поставщик обслуживания внедряет ССОДБП, которая основывается на принципе справедливой культуры, а также является основным источником данных о безопасности полетов для ССОДБП уполномоченного органа и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

33. Поставщик обслуживания определяет какие данные и информация о безопасности полетов, подлежат сбору и анализу для поддержания процесса управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принятия решений по обеспечению безопасности полетов, а также для более точной оценки воздействия (степени вероятности и серьезности) опасностей (опасных факторов) и связанных с ними рисков (факторов риска), а также для процесса определения и (или) пересмотра SPI.

Поставщик обслуживания для более точного представления о своих рисках (факторах риска) для безопасности полетов и о ходе достижения своих целей в области безопасности полетов рассматривает возможность применения интегрированного подхода к сбору данных о безопасности полетов, поступающих из внутренних и внешних источников.

Типовые данные и информация о безопасности полетов, подлежащие сбору приведены на рисунке 5-1 Руководства по управлению безопасностью полетов (Дос 9859 ИКАО).

34. Поставщик обслуживания обеспечивает всему персоналу возможность представления данных и информации о безопасности полетов посредством ССОДБП.

Поставщик обслуживания осведомляет весь персонал о преимуществах представления данных о безопасности полетов и о том, какую информацию и в каком порядке следует сообщать в целях внедрения надлежащей культуры представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов.

35. Поставщик обслуживания обеспечивает конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов.

Конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов, обеспечивается назначенным поставщиком обслуживания ответственным лицом за ведение ССОДБП.

Сохранение конфиденциальности способствует обнаружению опасностей (опасных факторов), которые вызваны ошибками сотрудников.

Данные или информация о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в рамках ССОДБП не предоставляют или не используются в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов, за исключением случаев, когда уполномоченный орган или уполномоченная организация в сфере гражданской авиации определяет, что применяется порядок в соответствии с пунктом 2 статьи 92-2 Закона.

Поставщик обслуживания принимает внутренние правила, устанавливающие порядок реализации справедливой культуры. Реализация справедливой культуры осуществляется в соответствии с положениями статей 92-1, 92-2 и 92-3 Закона, а также требованиями приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15597) (далее - Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации) и РУБП поставщика обслуживания.

36. Поставщик обслуживания обеспечивает предоставление ответа любому лицу, представившему данные о безопасности полетов, который содержит информацию о принятых решениях или мерах.

Ответы поставщика обслуживания лицам, представившим данные в ССОДБП, подтверждают то, что такие сообщения воспринимаются всерьез, а также способствуют популяризации позитивной культуры безопасности полетов и поощрению представления данных.

37. В СУБП поставщика обслуживания описывается порядок ведения ССОДБП и ответственность должностных лиц по представлению качественных данных и

информации о безопасности полетов в целях поддержания ССОДБП, которые классифицируются в соответствии с таксономией, применяемой поставщиком обслуживания. При направлении уведомления через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах применяется таксономия ИКАО Accident/Incident Data Reporting (ADREP).

38. Поставщик обслуживания представляет данные о безопасности полетов, включая данные об авиационных событиях, в порядке, установленном Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации и РУБП поставщика обслуживания.

39. Внутренние расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиком обслуживания, являются неотъемлемой частью СУБП поставщика обслуживания.

Основная задача внутренних расследований в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания, заключается в том, чтобы понять, что произошло и как предотвратить возникновение похожих ситуаций в будущем путем устранения или уменьшения недостатков в обеспечении безопасности полетов.

40. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются поставщиками обслуживания в рамках СУБП. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.

Поставщик обслуживания создает комиссию по внутреннему расследованию с учетом исключения конфликта интересов, которая руководствуется принципами объективности и беспристрастности при проводимом расследовании. При этом поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение внутренних расследований.

По завершению расследования окончательный отчет представляется поставщиками обслуживания в полномочный орган по расследованию уполномоченного органа и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

41. Поставщик обслуживания обобщает данные и информацию о безопасности полетов, полученные из ССОДБП, а также из других имеющихся источников в анализ состояния безопасности полетов.

42. В процессе выявления опасностей (опасных факторов) рассматриваются все возможные опасности (опасные факторы), которые существуют в сфере авиационной деятельности поставщика обслуживания, включая взаимодействие с другими системами, как внутри, так и вне организации.

После выявления опасностей (опасных факторов) поставщиком обслуживания определяются их потенциальные последствия.

43. Выявленные опасности (опасные факторы) и их потенциальные последствия подлежат документальному оформлению в целях дальнейшего использования в ходе процесса оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Глава 8. Оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов

44. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий определение, анализ, оценку, контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями (опасными факторами).

45. Поставщик обслуживания разрабатывает и утверждает матрицу оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации, а также процедуру по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процедура по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов помимо прочего, включает описание метода, который позволяет определить, какие риски (факторы риска) для безопасности полетов являются недопустимыми или допустимыми или приемлемыми, в том числе описание метода присвоения приоритетности мерам, направленным на контроль и (или) уменьшение таких рисков (факторов риска).

46. Матрица оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов используется для определения допустимости риска (факторов риска) учитывая вероятность и степень серьезности риска (факторов риска) для безопасности полетов.

47. В зависимости от допустимости риска (факторов риска) поставщик обслуживания предпринимает необходимые меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска):

1) недопустимый – незамедлительно принять меры по уменьшению риска (факторов риска) или прекратить деятельность. Выполнить первоочередные действия по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов, чтобы обеспечить наличие дополнительных или улучшенных механизмов профилактики в целях снижения индекса риска (факторов риска) для безопасности полетов до допустимого уровня;

2) допустимый - допускается при осуществлении определенных мер по контролю и (или) уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов. Решение о допустимости риска (факторов риска) принимается руководителем, обладающим полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов;

3) приемлемый - приемлем в своей текущей форме. Дальнейших мер по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов не требуется.

Поставщики обслуживания самостоятельно принимают решение о присвоении приоритетов своим оценкам риска (факторов риска) для безопасности полетов и о введении мер контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

48. В целях обеспечения эффективности мер по контролю и (или) уменьшению рисков (факторов риска) для безопасности полетов поставщик обслуживания осуществляет мониторинг SPI.

49. Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов документируется поставщиком обслуживания и включает в себя:

1) ведение электронной таблицы или базы данных или использование программного обеспечения, с помощью которого можно хранить и анализировать большие объемы данных и информации о безопасности полетов в целях проведения ее дальнейшего анализа и мониторинга, подготовки персонала, при проведении внутренних проверок для определения эффективности средств контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска), а также для обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов;

2) ведение реестра в удобном для поставщика обслуживания формате, который содержит информацию о выявленных опасностях (опасных факторах), их вероятности и потенциальных последствиях, оценке связанных с ними рисков (факторов риска), дату выявления, категорию опасности (опасного фактора), краткое описание, когда или где действует, кто выявил и какие меры были предприняты для контроля и (или) уменьшения соответствующих рисков (факторов риска).

Раздел 4. Обеспечение безопасности полетов

Глава 9. Контроль и оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

Параграф 1. Внутренние проверки СУБП

50. Деятельность по обеспечению безопасности полетов поставщика обслуживания включает разработку и реализацию мер, предпринимаемых в случае обнаружения каких-либо недостатков или проблем в своей деятельности, которые имеют влияние на безопасность полетов.

51. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки и оценки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания формируется на основании:

1) результатов выборочных и внеплановых проверок, проводимых уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также других внешних проверок обеспечения безопасности полетов;

2) результатов внутренних проверок СУБП поставщика обслуживания;

3) проведенных внутренних расследований авиационных событий;

4) данных и информации из ССОДБП;

5) проведенных поставщиком обслуживания анализов состояния безопасности полетов;

6) других источников, имеющихся в распоряжении поставщика обслуживания.

52. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов подтверждается путем соотношения результатов, установленных в рамках СУБП SPI и SPT к целям организации в области безопасности полетов, а также к SPI в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, которые устанавливаются в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 "Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации".

53. Внутренние проверки СУБП в сочетании с установлением и мониторингом SPI и SPT проводятся поставщиком обслуживания в целях проверки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Внутренние проверки СУБП поставщика обслуживания предназначены для выявления отклонений от требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, политики, процессов и процедур, установленных в рамках СУБП поставщика обслуживания, недостатков и (или) неэффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также возможностей для усовершенствования СУБП.

По результатам внутренних проверок СУБП поставщиком обслуживания разрабатываются и реализуются планы корректирующих и предупреждающих мер с указанием анализа первопричин возникновения соответствующих отклонений и (или) недостатков.

Параграф 2. Мониторинг SPI

54. Поставщик обслуживания в зависимости от вида деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг разрабатывает, устанавливает и контролирует SPI которые связаны с целями в области обеспечения безопасности полетов, выбраны или установлены исходя из имеющихся данных и надежных измерений, в надлежащей мере конкретные и исчислимые, а также реалистичные с учетом возможностей и ограничений поставщика обслуживания.

Описание каждого SPI включает следующую информацию:

- 1) описание того, что измеряет SPI;
- 2) назначение SPI (чем предполагается управлять и кого предполагается информировать с помощью этого SPI);
- 3) единицы измерения и какие-либо требования для расчета SPI;
- 4) информацию о том, кто отвечает за сбор, проверку, мониторинг, представление сведений и принятие мер в связи с SPI (какие сотрудники из каких структурных подразделений организации);
- 5) информация о том, где или как должны собираться и храниться данные в отношении SPI;
- 6) частота представления, сбора, мониторинга и анализа данных в отношении SPI.

55. Поставщик обслуживания контролирует достижение SPT через оценку SPI, включающую в себя определение и установление источника информации о SPI для мониторинга.

SPT определяют запланированные руководством поставщика обслуживания достижения в области управления эффективностью обеспечения безопасности полетов на краткосрочную и среднесрочную перспективу. SPT обеспечивают измеримый способ проверки действенности мероприятий по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов.

При установлении SPT учитываются такие факторы, как преобладающий уровень риска (факторов риска), допустимость риска (факторов риска) для безопасности полетов, а также ожидания относительно уровня безопасности полетов в конкретной сфере авиационной деятельности.

56. Мониторинг и оценка SPI осуществляются поставщиком обслуживания посредством сбора данных и информации о безопасности полетов из источников, имеющихся в распоряжении организации. Использование данных и информации о безопасности полетов для мониторинга, оценки и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов представляет собой необходимую деятельность по выработке информации, которая требуется для принятия решений в отношении мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Мониторинг, оценка и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов обеспечивают способ проверки эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также способ измерения целостности и эффективности процессов и деятельности в рамках СУБП.

Параграф 3. Анализ безопасности полетов

57. Поставщик обслуживания в рамках собственной СУБП проводит обработку и анализ данных и информации по безопасности полетов для проверки, изучения,

описания, преобразования, оценки и визуализации полученных (собранных) данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

Анализ безопасности полетов поставщика обслуживания обеспечивает практически полезную информацию о безопасности полетов в форме статистических показателей, графиков, диаграмм, отчетов, таблиц или презентаций в целях развития культуры безопасности поставщика обслуживания.

Анализ безопасности полетов проводится поставщиком обслуживания в целях:

- 1) определения причин и способствующих факторов, связанных с опасностями (опасными факторами) и элементами, препятствующими постоянному повышению уровня безопасности полетов;
- 2) изучения областей, подлежащих улучшению, и повышения эффективности средств контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 3) поддержания постоянного мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и тенденций в этой области.

Анализ безопасности полетов осуществляется назначенным руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) или группой лиц, ответственной за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания. При этом поставщик обслуживания обеспечивает квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение такого анализа.

58. По результатам анализа безопасности полетов, мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания составляется ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов направляются поставщиком обслуживания в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для обобщения и принятия предупреждающих мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.

Глава 10. Осуществление изменений

59. Поставщик обслуживания определяет, описывает в РУБП и осуществляет процесс, направленный на выявление и управление изменениями, которые могут повлиять на уровень рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами, а также выявляет опасности (опасные факторы) и связанные с ними риски (факторы риска) для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками (факторами риска).

60. Поставщик обслуживания в рамках своей деятельности определяет какие изменения способствуют запуску процесса осуществления изменений.

Поставщик обслуживания учитывает воздействие изменений на персонал организации и заблаговременно доводит соответствующую информацию об изменениях до своего персонала.

61. Процесс осуществления изменений поставщиком обслуживания включает в себя :

- 1) описание изменения и причин его осуществления;
- 2) определение лиц, оборудования, систем, процессов, структур или интерфейсов, которые будут им затронуты. Может потребоваться пересмотр описания системы и интерфейсов организации. Изменения могут повлиять на уже действующие меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) выявление опасностей (опасных факторов), связанных с изменением, и проведение оценки риска (факторов риска) для безопасности полетов;
- 4) разработку и утверждение плана действий (реализации изменения), в котором указывается, что, кому и в какой срок необходимо выполнить;
- 5) утверждение изменения первым руководителем поставщика обслуживания.

62. Поставщик обслуживания сообщает уполномоченной организации в сфере гражданской авиации о любых изменениях функций или смене назначенных руководителей в установленном порядке и обеспечивает контроль в соответствующих структурах организации при отсутствии назначенных руководителей, а также сообщает об изменениях в областях действия сертификата, выдаваемого уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 153 "Об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 11459) и приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 10 ноября 2015 года № 1061 "Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 12452).

Глава 11. Постоянное совершенствование СУБП

63. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания и дальнейшего совершенствования СУБП.

64. Поставщик обслуживания поддерживает и постоянно совершенствует СУБП вследствие постоянных изменений организации и ее эксплуатационных условий.

Процесс постоянного совершенствования СУБП поставщика обслуживания основывается на оценке итоговых показателей эффективности СУБП, а также на результатах оценки информации, которая собрана в ходе осуществления деятельности поставщика обслуживания.

К методам позволяющим определить эффективность СУБП относятся:

1) проверки, которые включают как внутренние проверки поставщика обслуживания, так и проверки, проводимые другими организациями;

2) оценки, включающие оценки культуры обеспечения безопасности полетов и оценки эффективности СУБП поставщика обслуживания;

3) мониторинг событий, который предполагает мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и фактов нарушения нормативных правовых требований и (или) правил, установленных поставщиком обслуживания.

4) обзоры состояния безопасности полетов включают обзоры в отношении культуры безопасности полетов, позволяющие собирать полезную информацию об участии персонала в функционировании СУБП. С их помощью определяется показатель уровня культуры обеспечения безопасности полетов в организации;

5) анализ на уровне руководства, который предусматривает проверку того, достигает ли поставщик обслуживания целей в области обеспечения безопасности полетов, и представляет собой возможность рассмотреть всю имеющуюся информацию о безопасности полетов в целях определения общих тенденций в обеспечении безопасности полетов.

6) оценка SPI и SPT в рамках анализа на уровне руководства, которая учитывает тенденции, а при наличии соответствующих данных позволяет проводить сравнение с данными других поставщиков обслуживания, государства или с глобальными данными;

7) использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из ССОДБП и результатах, проводимых поставщиком обслуживания внутренних расследований в области безопасности полетов, результатом которых является реализация улучшений в области обеспечения безопасности полетов.

65. Постоянный мониторинг SPI, мониторинг функционирования СУБП, ее системы управления рисками (факторами рисков) для безопасности полетов и вспомогательных систем позволяет поставщику обслуживания убедиться в том, что процессы управления безопасностью полетов ведут к достижению поставленных им целей в области обеспечения безопасности полетов, а также способствует постоянному совершенствованию СУБП.

Раздел 5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Глава 12. Подготовка кадров и обучение

66. 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 персонала, которая постоянно повышается при помощи обучения и подготовки кадров, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. Первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю выполняют ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации.

Популяризация вопросов безопасности полетов дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания внедряет и осуществляет процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Процессы информационного взаимодействия учитывают стратегические указания руководства поставщика обслуживания и поощряют всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов о состоянии безопасности полетов.

67. Поставщик обслуживания разрабатывает и реализует программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов, которые обеспечивают надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

Рамки программ подготовки в области обеспечения безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) отвечает за наличие и реализацию соответствующих программ подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов.

Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов включают требования к первоначальной подготовке, переподготовке и поддержанию профессионального уровня персонала в целях сохранения профессиональных навыков персонала поставщика обслуживания.

68. Поставщик обслуживания определяет обязанности персонала, связанные с СУБП, и обеспечивает прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП.

В программах подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания указывается содержание обучения в области обеспечения

безопасности полетов для персонала, непосредственно связанного с СУБП, включая первого руководителя.

69. Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания для персонала, непосредственно связанного с СУБП разрабатываются и реализуются в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 "Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 8785) (далее – Типовые программы).

70. В целях сохранения компетентности сотрудниками всех уровней для выполнения своих функциональных обязанностей в области обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания проводятся проверки навыков и знаний персонала не реже чем один раз в три года.

При обнаружении пробелов или недостатков в знаниях и (или) навыках персонала по результатам проверки навыков и знаний персонала, задействованного в обеспечении безопасности полетов поставщиком обслуживания, предпринимаются соответствующие корректирующие меры.

Глава 13. Обмен информацией о безопасности полетов

71. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- 1) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- 2) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- 3) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- 4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

72. Поставщик обслуживания обеспечивает доведение до сведения всего персонала политики и целей в области обеспечения безопасности полетов и процедур СУБП. Доведение этой информации, а также популяризация вопросов безопасности полетов реализуется поставщиком обслуживания посредством информационных писем (сводок), уведомлений, бюллетеней о безопасности полетов, интернет-ресурсов, брифингов и (или) курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) обеспечивает широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий и инцидентов или опыта поставщика обслуживания и других организаций.

Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

1) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП, что является способом популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

2) распространение критически важной информации для обеспечения безопасности полетов, которая связана с проблемами обеспечения безопасности полетов и рисками (факторами риска) для безопасности полетов, из-за которых поставщик обслуживания может оказаться подверженным риску (факторам риска) для безопасности полетов. Поставщик обслуживания определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;

3) повышение осведомленности о новых мерах, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов и корректирующих мерах. Риски (факторы риска) для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик обслуживания, со временем будут изменяться, поэтому информацию об этих изменениях необходимо доводить до сведения соответствующих сотрудников;

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

5) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников поставщика обслуживания к выявлению опасностей (опасных факторов) и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники поставщика обслуживания сообщали о проблемах безопасности полетов посредством ССОДБП;

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

73. Поставщик обслуживания осуществляет оценку эффективности своего процесса обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Оценка эффективности процесса обмена информацией осуществляется при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП.

74. Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов проводятся поставщиком обслуживания на постоянной основе.

Глава 14. Обеспечение безопасности операций на взлетно-посадочной полосе

75. Поставщик обслуживания обеспечивает контроль рисков (факторов риска), относящихся к категории повышенного риска, которые устанавливаются ИКАО в глобальном плане обеспечения безопасности полетов и в плане по безопасности полетов, который разрабатывается и утверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Поставщик обслуживания обеспечивает реализацию мер, направленных на уменьшение рисков (факторов риска), относящихся к категории повышенного риска, такие меры разрабатываются с учетом программ, инициатив и планов, рассматриваемых на государственном уровне.

76. Поставщик обслуживания обеспечивает безопасность операций на взлетно-посадочной полосе в соответствии с положениями главы 14 к Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения.

Утверждена
приказом Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 28 марта 2011 года № 173

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов в аэропортах

Сноска. Типовая инструкция – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 30.12.2024 № 445 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 1. Введение

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов в аэропортах (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон), Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция), Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года №136, Дос 9859 ИКАО "Руководство по управлению безопасностью полетов".

Типовая инструкция детализирует требования по внедрению и поддержанию функционирования системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) поставщиками обслуживания, являющимися эксплуатантами сертифицированных аэродромов (вертодромов), аэропортов гражданской авиации (далее – поставщик обслуживания).

СУБП поставщика обслуживания учитывает концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП, указанные в пункте 3 главы 1 настоящей Типовой инструкции, а также соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

Применение положений настоящего пункта не препятствует эксплуатантам несертифицированных аэродромов (вертодромов) гражданской авиации применять требования настоящей Типовой инструкции.

2. Основные понятия, используемые в настоящей Типовой инструкции:

1) первый руководитель организации гражданской авиации (далее – первый руководитель) – единоличное, идентифицируемое должностное лицо, несущее персональную ответственность за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) справедливая культура – принцип обеспечения безопасности полетов, при котором авиационный персонал и иные работники в сфере гражданской авиации сообщают об ошибках или проступках и не несут ответственности за совершенные ошибки или проступки в сфере гражданской авиации, за исключением случаев, предусмотренных Законом;

3) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

4) интерфейс – взаимодействие как между внутренними структурными подразделениями поставщика обслуживания, так и с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

5) опасность (опасный фактор) – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать их возникновению;

6) реагирующий метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. Опасности (опасные факторы) выявляются в процессе расследования авиационных происшествий или инцидентов, связанных с безопасностью полетов. Авиационные происшествия и (или) инциденты являются показателем недостатков в системе и благодаря этому могут использоваться для определения того, какие опасности (опасные факторы) способствовали событию;

7) проактивный метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется сбор информации и (или) данных о безопасности полетов исходя из событий или процессов с менее серьезными последствиями, а также анализ информации или данных о частоте событий в целях определения возможности развития опасностей (опасных факторов) в авиационное происшествие или инцидент. Информация о безопасности полетов для проактивного выявления опасностей (

опасных факторов) поступает главным образом из программ анализа полетной информации, систем представления данных о безопасности полетов и мероприятий по обеспечению безопасности полетов;

8) авиационная система поставщика обслуживания – набор элементов таких как: любая продукция, люди, процессы, процедуры, объекты, услуги и другие аспекты организации, включая внешние факторы, которые работают вместе как части единого процесса, и в рамках СУБП связаны с деятельностью поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, и оказывают влияние на эту деятельность;

9) степень серьезности риска (факторов риска) – степень вреда, который обоснованно можно ожидать в виде последствий или результатов выявленных опасностей (опасных факторов);

10) безопасность полетов – состояние, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности (опасных факторов) и контроля рисков (факторов риска);

11) руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) – должностное лицо поставщика обслуживания ответственное за внедрение и эффективное функционирование СУБП. Наименование должности руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) зависит от организационной структуры поставщика обслуживания;

12) информация о безопасности полетов – данные о безопасности полетов, обработанные, систематизированные или проанализированные в конкретном контексте с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов;

13) данные о безопасности полетов – определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая расследования авиационных происшествий или инцидентов, отчетность в области безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности, мониторинг эксплуатационных характеристик, инспекции, проверки, обследования, исследования и обзоры состояния безопасности полетов;

14) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее – ССОДБП) – системный подход, позволяющий собирать, регистрировать и хранить данные и информацию о безопасности полетов для последующего проведения анализа полученных данных и информации о безопасности полетов в целях обеспечения деятельности по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов;

15) риск (фактор риска) для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности (опасного фактора);

16) вероятность риска (факторов риска) для безопасности полетов – возможность возникновения небезопасного события или результата;

17) система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры;

18) руководство по системе управления безопасностью полетов (далее – РУБП) – документ поставщика обслуживания, описывающий организацию системы управления безопасностью полетов;

19) показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Indicator – SPI) – основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;

20) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Target – SPT) – планируемый или предполагаемый государством или поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полетов;

21) эффективность обеспечения безопасности полетов – достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов;

22) анализ безопасности полетов – процесс применения статистических или иных аналитических методов для проверки, изучения, описания, преобразования, сжатия, оценки и визуализации данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формулирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

3. Концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП состоят из четырех основных компонентов и двенадцати элементов:

1) политика и цели обеспечения безопасности полетов:

обязательства руководства;

иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов;

назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов;

координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;

документация по СУБП;

2) управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов:

выявление опасностей (опасных факторов);

оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) обеспечение безопасности полетов:

контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

осуществление изменений;

постоянное совершенствование СУБП;

4) популяризация вопросов безопасности полетов:

подготовка кадров и обучение;

обмен информацией о безопасности полетов.

Глава 2. Планирование внедрения СУБП

4. В целях эффективного внедрения и функционирования СУБП первый руководитель поставщика обслуживания:

1) назначает руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов), ответственного за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания (далее - руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов)). В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания, сложности предоставляемых им авиационных услуг или при распространении СУБП поставщиком обслуживания на несколько видов деятельности первый руководитель может назначить группу лиц, ответственную за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания, при этом одно из них назначается руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю;

2) обеспечивает описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

3) обеспечивает формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания для внедрения и функционирования эффективной СУБП;

4) обеспечивает проведение анализа недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания.

5. Описание авиационной системы поставщика обслуживания представляет собой сводную информацию о процессах, деятельности и интерфейсах для функций управления безопасностью полетов и описание организационной структуры поставщика обслуживания, на которые распространяется область действия СУБП, а также описание взаимодействия как внутри собственной авиационной системы, так и с другими системами в сфере гражданской авиации.

Описание авиационной системы подлежит пересмотру в рамках процессов осуществления изменений в случае внесения значительных или существенных изменений в процессы, определенные в описании системы поставщика обслуживания.

6. Перед внедрением СУБП поставщик обслуживания проводит анализ недостатков, который заключается в сравнении существующих процессов управления безопасностью полетов поставщика обслуживания с установленными действующим законодательством Республики Казахстан требованиями к СУБП.

Выявленные недостатки по результатам анализа подлежат устранению в соответствии с планом внедрения СУБП, который определяет необходимые действия для внедрения полностью функциональной и эффективной СУБП поставщика обслуживания.

На основании результатов анализа недостатков назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания разрабатывает и доводит до сведения заинтересованных сторон план внедрения СУБП с учетом выявленных недостатков, которые препятствуют внедрению СУБП.

7. Внедрение СУБП поставщика обслуживания осуществляется согласно плана внедрения СУБП, разработанного в соответствии с требованиями настоящей Типовой инструкции, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), а также плана по безопасности полетов Республики Казахстан. План внедрения СУБП утверждается первым руководителем поставщика обслуживания.

8. План внедрения СУБП включает:

1) описание действий по устранению недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;

2) описание действий, необходимых для внедрения СУБП;

3) сроки выполнения действий, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта;

4) информацию о том, кто является ответственным за выполнение определенного планом действия;

5) описание результата, при котором считается, что определенное действие выполнено успешно.

План внедрения СУБП включает описание действий по координации с внешними организациями или подрядчиками.

Назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и

функционирование СУБП поставщика обслуживания осуществляет мониторинг выполнения действий, предусмотренных планом внедрения СУБП, и актуализирует его

9. Результаты, получаемые по завершению работ по планированию внедрения СУБП:

- 1) документ, содержащий план внедрения СУБП;
- 2) доведение до сведения всех сотрудников плана внедрения СУБП;
- 3) заверщенное описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;
- 4) заверщенный анализ недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;
- 5) создание организационной структуры СУБП;
- 6) утверждение РУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;
- 7) создание средств и определение методов распространения информации по вопросам безопасности полетов.

10. Поставщик обслуживания в зависимости от политики в области обеспечения безопасности полетов, масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг принимает решение об объединении СУБП, системы управления качеством и других систем менеджмента (система управления качеством, система авиационной безопасности, система охраны труда и окружающей среды) в единую функцию менеджмента по обеспечению безопасности полетов, качества услуг и других процессов (интегрированная система менеджмента) в целях оптимизации ресурсов и внедрения структурированного подхода для обеспечения того, чтобы все процессы и процедуры функционировали должным образом. При этом в СУБП и в системе управления качеством назначаются отдельные руководители в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю.

Раздел 2. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

Глава 3. Обязательства руководства

11. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов, которая:

- 1) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, включая постоянное повышение уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, предоставление гарантий, что обеспечение безопасности полетов является первоочередной обязанностью всех руководителей, содействие

формированию и поддержанию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов, соблюдение всех применимых нормативных правовых требований в отношении безопасности полетов;

2) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;

3) содержит сведения о системе представления данных и информации о безопасности полетов;

4) четко указывает, какие виды поведения персонала при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, а также обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры в целях развития справедливой культуры;

5) подписывается первым руководителем поставщика обслуживания;

6) доводится до сведения всего персонала организации и доступна всему персоналу в целях обеспечения на всех организационных уровнях понимания, внедрения и соблюдения политики в области обеспечения безопасности полетов;

7) пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания. Сроки пересмотра политики в области обеспечения безопасности полетов определяются поставщиком обслуживания и указываются в РУБП.

12. Поставщик обслуживания, учитывая положения политики в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов, которые:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов, а также мониторинга процесса достижения определенных целей путем установления SPI и SPT;

2) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;

3) доводятся до сведения всех сотрудников поставщика обслуживания;

4) пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Цели обеспечения безопасности полетов определяют намерения поставщика обслуживания в области безопасности полетов и могут быть включены в политику в области обеспечения безопасности полетов или оформлены отдельным документом.

Глава 4. Иерархия ответственности, обязанности и назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

13. Формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания включает в себя следующие действия:

1) определение первого руководителя, который независимо от других выполняемых им функций несет персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов от имени организации, внедрение, а также за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) создание координационного органа – совета по безопасности полетов (Safety Review Board – SRB) – под руководством первого руководителя поставщика обслуживания и создание группы по безопасности полетов (Safety Action Group – SAG) – под руководством назначенного руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). Поставщик обслуживания обеспечивает работу SRB и SAG, состоящих из числа сотрудников;

3) назначение руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). В зависимости от размера, характера и сложности организации поставщик обслуживания на основании потребности создает постоянно действующее структурное подразделение для обеспечения непрерывной операционной работы по обеспечению безопасности полетов в виде инспекции, службы, отдела (офиса) или департамента;

4) установление четкой иерархии ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов;

5) определение обязанностей всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности полетов;

6) установление порядка взаимодействия между органами управления СУБП, структурными подразделениями и первым руководителем;

7) документальное оформление иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в области обеспечения безопасности полетов и доведение их до сведения всех сотрудников организации;

8) определение уровня руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов

14. Функции первого руководителя в отношении обеспечения безопасности полетов включают:

1) обеспечение финансовых средств и кадровых назначений для надлежащего внедрения и функционирования эффективной СУБП;

2) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

3) ввод политики в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания и ее популяризация;

4) установление SPI и SPT поставщика обслуживания;

5) обеспечение надлежащего внедрения СУБП и соответствие показателей эффективности обеспечения безопасности полетов установленным настоящей Типовой инструкцией требованиям;

6) обеспечение постоянного совершенствования СУБП;

7) возглавляет совет по безопасности полетов (SRB) и принимает решения по обеспечению безопасности полетов.

15. Совет по безопасности полетов (SRB) выполняет стратегическую роль, занимаясь главными вопросами политики, распределения ресурсов и эффективности деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов. В совет по безопасности полетов (SRB) входят первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю, а руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) выступает в роли советника (секретаря).

Совет по безопасности полетов (SRB) осуществляет мониторинг:

1) эффективности СУБП;

2) своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) соответствия показателей эффективности обеспечения безопасности полетов политике и целям организации в области безопасности полетов;

4) общей эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

5) эффективности процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые содействуют соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов, а также популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.

16. Группа по безопасности полетов (SAG) является тактическим органом и занимается конкретными вопросами, направленными на реализацию стратегических целей, поставленных советом по безопасности полетов (SRB). В группу по безопасности полетов (SAG) входят руководители и представители из числа рядовых сотрудников, работа которых тесно связана с производственными вопросами.

Группа по безопасности полетов (SAG) выполняет следующие функции:

1) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности организации и обеспечивает надлежащую деятельность в рамках управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;

2) анализирует имеющиеся данные о безопасности полетов и убеждается в реализации соответствующих стратегических мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) оценивает воздействие производственных изменений или введения новых технологий на безопасность полетов;

4) координирует реализацию мер, связанных со средствами контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов, и обеспечивают незамедлительное принятие мер;

5) анализирует эффективность конкретных средств контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

17. Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) консультирует первого руководителя и руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов по вопросам управления безопасностью полетов, является ответственным за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания и за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о таких вопросах среди сотрудников организации и не относящихся к ней членов авиационного сообщества с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг. Функции руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) в том числе включают:

1) руководство планом внедрения СУБП от имени первого руководителя;

2) выявление опасностей (опасных факторов) и оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и содействие этим процедурам;

3) контроль над осуществлением корректирующих действий поставщиком обслуживания и оценка их результатов;

4) периодическое представление отчетов первому руководителю об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;

5) ведение учетных записей и документации СУБП;

6) планирование и организацию обучения сотрудников поставщика обслуживания по вопросам обеспечения безопасности полетов;

7) предоставление консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов сотрудникам организации;

8) мониторинг проблем связанных с безопасностью полетов и их возможного влияния на деятельность поставщика обслуживания, связанную с предоставлением своих авиационных услуг;

9) координацию вопросов безопасности полетов от имени первого руководителя с уполномоченным органом и уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также с другими государственными полномочными органами.

18. Поставщик обслуживания определяет полномочия, ответственность и обязанности всего персонала, в том числе руководства, участвующего в исполнении функций в области обеспечения безопасности полетов.

Все полномочия, ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов излагаются в документации по СУБП поставщика обслуживания и доводятся до сведения всех сотрудников организации.

Ответственность каждого руководителя, участвующего в обеспечении безопасности полетов и его обязанности в этой сфере являются неотъемлемой частью его должностной инструкции.

19. Поставщик обслуживания отвечает за эффективность обеспечения безопасности полетов внешними организациями в тех случаях, когда внешними организациями предоставляется продукция и (или) услуги поставщику обслуживания в целях поддержания его деятельности.

СУБП поставщика обслуживания имеет интерфейсы с системами обеспечения безопасности полетов любых внешних организаций, способствующих безопасному предоставлению его авиационных услуг.

Глава 5. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

20. Поставщик обслуживания разрабатывает, утверждает и поддерживает актуальность плана мероприятий на случай аварийной обстановки (Emergency Response Plan – ERP), обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, аварийной ситуацией, связанными с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией, кризисом или событием в авиации, которые требуют незамедлительных действий.

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию своего ERP с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг.

21. ERP поставщика обслуживания соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

ERP описывает действия, которые будут предприняты в ограниченный период времени в случае наступления аварийной обстановки.

22. ERP является неотъемлемым компонентом процесса управления рисками (факторами риска) поставщика обслуживания, предназначенным для принятия мер в случае наступления аварийной обстановки.

Сценарии, при которых вероятно нарушение авиационной деятельности поставщика обслуживания из-за таких аварийных ситуаций, как чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, в том числе пандемия, также надлежащим образом учитываются в ERP.

В ERP предусматриваются предсказуемые аварийные ситуации, возможность возникновения которых выявляется в рамках СУБП.

23. Основная цель ERP заключается в безопасном продолжении деятельности и в возобновлении нормальной деятельности в максимально возможные короткие сроки.

ERP обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от нормальной к аварийной деятельности и наоборот.

ERP должен быть доступен для соответствующих сотрудников, ответственных за реализацию ERP, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется взаимодействие.

24. ERP включает:

- 1) распределение обязанностей между сотрудниками поставщика обслуживания на случай аварийной обстановки и делегирование полномочий;
- 2) контактную информацию для быстрой связи с соответствующими сотрудниками;
- 3) период времени, необходимый для возобновления нормальной деятельности после наступления аварийной обстановки;
- 4) описание мероприятий, а также действий ответственных сотрудников при аварийной обстановке;
- 5) описание взаимодействия с внешними организациями, с которыми поставщик обслуживания взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;
- 6) описание взаимодействия с внешними организациями, такими как аварийные службы, которые не связаны с авиацией.

25. Предусмотренные ERP мероприятия на случай аварийной обстановки отрабатываются поставщиком обслуживания в рамках проводимых учений.

Виды учений и их периодичность определяются поставщиком обслуживания.

Проведение учений позволяет выявить недостатки ERP, которые можно устранить, до того, как наступит реальная аварийная обстановка.

В случае выявления недостатков в ERP по результатам учений предпринимаются необходимые действия по их незамедлительному устранению и пересмотру ERP.

Глава 6. Документация по СУБП

26. Документация по СУБП поставщика обслуживания включает в себя:

- 1) РУБП;
- 2) описание авиационной системы, в котором обозначена область действия СУБП;
- 3) реестр опасностей (опасных факторов) и отчеты об опасностях (опасных факторах) и безопасности полетов;
- 4) SPI и связанные с ними диаграммы (матрицы);
- 5) учет завершенных оценок рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 6) учет пересмотров СУБП;
- 7) учет внутренних проверок СУБП;
- 8) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- 9) протоколы заседаний SRB и SAG;
- 10) мероприятия по управлению рисками (факторами риска) и (или) по обеспечению безопасности полетов;

11) отчетность по проводимым поставщиком обслуживания внутренним расследованиям в области безопасности полетов;

12) план внедрения СУБП (в ходе первоначального внедрения) или план усовершенствования СУБП (после первоначального внедрения);

13) анализ недостатков в поддержку плана внедрения СУБП.

Документация по СУБП составляется таким образом, чтобы изложенное в ней описание деятельности по управлению безопасностью полетов было понятно всем сотрудникам поставщика обслуживания.

Документация по СУБП своевременно обновляется и хранится с соблюдением установленных поставщиком обслуживания сроков хранения документов в рамках СУБП.

Документация по СУБП оформляется отдельными документами или объединяется с другими документами поставщика обслуживания. Если в действующих документах подробно изложены положения СУБП поставщика обслуживания, то указываются соответствующие ссылки на такие документы.

27. РУБП поставщика обслуживания является главным инструментом обмена информацией по безопасности полетов между поставщиком обслуживания и основными заинтересованными сторонами в области обеспечения безопасности полетов.

РУБП также служит для представления информации о концептуальных рамках СУБП как сотрудникам поставщика обслуживания, так и соответствующим внешним организациям.

Для принятия РУБП в качестве официального документа поставщик обслуживания направляет РУБП на согласование в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. При этом поставщик обслуживания несет полную ответственность за качество и полноту разработанного им РУБП, а персонал поставщика обслуживания ознакамливается и руководствуется РУБП.

Согласование РУБП поставщика обслуживания уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации осуществляется в сроки установленные в соответствии с Административным процедурно-процессуальным кодексом Республики Казахстан.

28. РУБП поставщика обслуживания содержит:

- 1) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) требования к СУБП, а также ссылки на действующие нормативные правовые требования к СУБП;
- 3) описание авиационной системы, в котором определена область действия СУБП;
- 4) описание иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в отношении процессов и процедур СУБП, включая информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;

- 5) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- 6) описание процессов и процедур выявления опасностей (опасных факторов) и оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 7) описание процедур внутреннего расследования авиационных событий в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания;
- 8) описание процедур установления и мониторинга SPI и SPT, а также контроля достижения SPT;
- 9) описание процессов и процедур, связанных с подготовкой в области СУБП всего персонала поставщика обслуживания;
- 10) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;
- 11) описание процедур внутренних проверок;
- 12) описание процедур осуществления изменений;
- 13) описание процедур управления документооборотом СУБП;
- 14) ERP, если применимо.

РУБП является отдельным документом или объединяется с другими организационными документами поставщика обслуживания.

РУБП необходимо своевременно пересматривать и обновлять, срок пересмотра определяется поставщиком обслуживания. Прежде чем внести изменения в РУБП, поставщик обслуживания согласовывает изменения с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Раздел 3. Управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов

Глава 7. Выявление опасностей (опасных факторов)

29. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс управления своими рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов включает выявление опасностей (опасных факторов), оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и осуществление мер по их контролю и (или) уменьшению.

30. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления опасностей (опасных факторов), связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

Процесс выявления опасностей (опасных факторов) основывается на сочетании реагирующего и проактивного методов.

31. Поставщик обслуживания определяет внутренние и внешние источники информации и (или) данных для выявления опасностей (опасных факторов) для безопасности полетов.

Информация и (или) данные, получаемые из внутренних и внешних источников, используются поставщиком обслуживания при осуществлении реагирующего и проактивного методов выявления опасностей (опасных факторов).

Внутренние и внешние источники информации для выявления опасностей (опасных факторов) приведены в пунктах 9.4.4.1 и 9.4.4.2 Руководства по управлению безопасностью полетов (Дос 9859 ИКАО).

32. Поставщик обслуживания в рамках организации внедряет и поддерживает соразмерную ССОДБП, включающую указанную ниже информацию, а также другую необходимую информацию в соответствии с утвержденным РУБП поставщика обслуживания.

ССОДБП означает систему сбора, обработки и представления данных, базу данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая данные и информацию:

- 1) относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым полномочным органом по расследованию или поставщиками обслуживания;
- 2) из системы обязательного представления данных об авиационных событиях;
- 3) из системы добровольного представления данных об авиационных событиях.

Поставщик обслуживания внедряет ССОДБП, которая основывается на принципе справедливой культуры, а также является основным источником данных о безопасности полетов для ССОДБП уполномоченного органа и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

33. Поставщик обслуживания определяет какие данные и информация о безопасности полетов, подлежат сбору и анализу для поддержания процесса управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принятия решений по обеспечению безопасности полетов, а также для более точной оценки воздействия (степени вероятности и серьезности) опасностей (опасных факторов) и связанных с ними рисков (факторов риска), а также для процесса определения и (или) пересмотра SPI.

Поставщик обслуживания для более точного представления о своих рисках (факторах риска) для безопасности полетов и о ходе достижения своих целей в области безопасности полетов рассматривает возможность применения интегрированного подхода к сбору данных о безопасности полетов, поступающих из внутренних и внешних источников.

Типовые данные и информация о безопасности полетов, подлежащие сбору приведены на рисунке 5-1 Руководства по управлению безопасностью полетов (Дос 9859 ИКАО).

34. Поставщик обслуживания обеспечивает всему персоналу возможность представления данных и информации о безопасности полетов посредством ССОДБП.

Поставщик обслуживания осведомляет весь персонал о преимуществах представления данных о безопасности полетов и о том, какую информацию и в каком порядке следует сообщать в целях внедрения надлежащей культуры представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов.

35. Поставщик обслуживания обеспечивает конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов.

Конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов, обеспечивается назначенным поставщиком обслуживания ответственным лицом за ведение ССОДБП.

Сохранение конфиденциальности способствует обнаружению опасностей (опасных факторов), которые вызваны ошибками сотрудников.

Данные или информация о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в рамках ССОДБП не предоставляют или не используются в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов, за исключением случаев, когда уполномоченный орган или уполномоченная организация в сфере гражданской авиации определяет, что применяется порядок в соответствии с пунктом 2 статьи 92-2 Закона.

Поставщик обслуживания принимает внутренние правила, устанавливающие порядок реализации справедливой культуры. Реализация справедливой культуры осуществляется в соответствии с положениями статей 92-1, 92-2 и 92-3 Закона, а также требованиями приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15597) (далее - Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации) и РУБП поставщика обслуживания.

36. Поставщик обслуживания обеспечивает предоставление ответа любому лицу, представившему данные о безопасности полетов, который содержит информацию о принятых решениях или мерах.

Ответы поставщика обслуживания лицам, представившим данные в ССОДБП, подтверждают то, что такие сообщения воспринимаются всерьез, а также способствуют популяризации позитивной культуры безопасности полетов и поощрению представления данных.

37. В СУБП поставщика обслуживания описывается порядок ведения ССОДБП и ответственность должностных лиц по представлению качественных данных и информации о безопасности полетов в целях поддержания ССОДБП, которые классифицируются в соответствии с таксономией, применяемой поставщиком

обслуживания. При направлении уведомления через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах применяется таксономия ИКАО Accident/Incident Data Reporting (ADREP).

38. Поставщик обслуживания представляет данные о безопасности полетов, включая данные об авиационных событиях, в порядке, установленном Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации и РУБП поставщика обслуживания.

39. Внутренние расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиком обслуживания, являются неотъемлемой частью СУБП поставщика обслуживания.

Основная задача внутренних расследований в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания, заключается в том, чтобы понять, что произошло и как предотвратить возникновение похожих ситуаций в будущем путем устранения или уменьшения недостатков в обеспечении безопасности полетов.

40. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются поставщиками обслуживания в рамках СУБП. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.

Поставщик обслуживания создает комиссию по внутреннему расследованию с учетом исключения конфликта интересов, которая руководствуется принципами объективности и беспристрастности при проводимом расследовании. При этом поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение внутренних расследований.

По завершению расследования окончательный отчет представляется поставщиками обслуживания в полномочный орган по расследованию уполномоченного органа и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

41. Поставщик обслуживания обобщает данные и информацию о безопасности полетов, полученные из ССОДБП, а также из других имеющихся источников в анализ состояния безопасности полетов.

42. В процессе выявления опасностей (опасных факторов) рассматриваются все возможные опасности (опасные факторы), которые существуют в сфере авиационной деятельности поставщика обслуживания, включая взаимодействие с другими системами, как внутри, так и вне организации.

После выявления опасностей (опасных факторов) поставщиком обслуживания определяются их потенциальные последствия.

43. Выявленные опасности (опасные факторы) и их потенциальные последствия подлежат документальному оформлению в целях дальнейшего использования в ходе процесса оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Глава 8. Оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов

44. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий определение, анализ, оценку, контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями (опасными факторами).

45. Поставщик обслуживания разрабатывает и утверждает матрицу оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации, а также процедуру по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процедура по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов помимо прочего, включает описание метода, который позволяет определить, какие риски (факторы риска) для безопасности полетов являются недопустимыми или допустимыми или приемлемыми, в том числе описание метода присвоения приоритетности мерам, направленным на контроль и (или) уменьшение таких рисков (факторов риска).

46. Матрица оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов используется для определения допустимости риска (факторов риска) учитывая вероятность и степень серьезности риска (факторов риска) для безопасности полетов.

47. В зависимости от допустимости риска (факторов риска) поставщик обслуживания предпринимает необходимые меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска):

1) недопустимый – незамедлительно принять меры по уменьшению риска (факторов риска) или прекратить деятельность. Выполнить первоочередные действия по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов, чтобы обеспечить наличие дополнительных или улучшенных механизмов профилактики в целях снижения индекса риска (факторов риска) для безопасности полетов до допустимого уровня;

2) допустимый - допускается при осуществлении определенных мер по контролю и (или) уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов. Решение о допустимости риска (факторов риска) принимается руководителем, обладающим полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов;

3) приемлемый - приемлем в своей текущей форме. Дальнейших мер по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов не требуется.

Поставщики обслуживания самостоятельно принимают решение о присвоении приоритетов своим оценкам риска (факторов риска) для безопасности полетов и о введении мер контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

48. В целях обеспечения эффективности мер по контролю и (или) уменьшению рисков (факторов риска) для безопасности полетов поставщик обслуживания осуществляет мониторинг SPI.

49. Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов документируется поставщиком обслуживания и включает в себя:

1) ведение электронной таблицы или базы данных или использование программного обеспечения, с помощью которого можно хранить и анализировать большие объемы данных и информации о безопасности полетов в целях проведения ее дальнейшего анализа и мониторинга, подготовки персонала, при проведении внутренних проверок для определения эффективности средств контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска), а также для обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов;

2) ведение реестра в удобном для поставщика обслуживания формате, который содержит информацию о выявленных опасностях (опасных факторах), их вероятности и потенциальных последствиях, оценке связанных с ними рисков (факторов риска), дату выявления, категорию опасности (опасного фактора), краткое описание, когда или где действует, кто выявил и какие меры были предприняты для контроля и (или) уменьшения соответствующих рисков (факторов риска).

Раздел 4. Обеспечение безопасности полетов

Глава 9. Контроль и оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

Параграф 1. Внутренние проверки СУБП

50. Деятельность по обеспечению безопасности полетов поставщика обслуживания включает разработку и реализацию мер, предпринимаемых в случае обнаружения каких-либо недостатков или проблем в своей деятельности, которые имеют влияние на безопасность полетов.

51. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки и оценки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания формируется на основании:

1) результатов выборочных и внеплановых проверок, проводимых уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также других внешних проверок обеспечения безопасности полетов;

2) результатов внутренних проверок СУБП поставщика обслуживания;

3) проведенных внутренних расследований авиационных событий;

4) данных и информации из ССОДБП;

5) проведенных поставщиком обслуживания анализов состояния безопасности полетов;

6) других источников, имеющихся в распоряжении поставщика обслуживания.

52. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов подтверждается путем соотношения результатов, установленных в рамках СУБП SPI и SPT к целям организации в области безопасности полетов, а также к SPI в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, которые устанавливаются в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 "Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации".

53. Внутренние проверки СУБП в сочетании с установлением и мониторингом SPI и SPT проводятся поставщиком обслуживания в целях проверки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Внутренние проверки СУБП поставщика обслуживания предназначены для выявления отклонений от требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, политики, процессов и процедур, установленных в рамках СУБП поставщика обслуживания, недостатков и (или) неэффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также возможностей для усовершенствования СУБП.

По результатам внутренних проверок СУБП поставщиком обслуживания разрабатываются и реализуются планы корректирующих и предупреждающих мер с указанием анализа первопричин возникновения соответствующих отклонений и (или) недостатков.

Параграф 2. Мониторинг SPI

54. Поставщик обслуживания в зависимости от вида деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг разрабатывает, устанавливает и контролирует SPI которые связаны с целями в области обеспечения безопасности полетов, выбраны или установлены исходя из имеющихся данных и надежных измерений, в надлежащей мере конкретные и исчислимые, а также реалистичные с учетом возможностей и ограничений поставщика обслуживания.

Описание каждого SPI включает следующую информацию:

1) описание того, что измеряет SPI;

2) назначение SPI (чем предполагается управлять и кого предполагается информировать с помощью этого SPI);

3) единицы измерения и какие-либо требования для расчета SPI;

4) информацию о том, кто отвечает за сбор, проверку, мониторинг, представление сведений и принятие мер в связи с SPI (какие сотрудники из каких структурных подразделений организации);

5) информация о том, где или как должны собираться и храниться данные в отношении SPI;

6) частота представления, сбора, мониторинга и анализа данных в отношении SPI.

55. Поставщик обслуживания контролирует достижение SPT через оценку SPI, включающую в себя определение и установление источника информации о SPI для мониторинга.

SPT определяют запланированные руководством поставщика обслуживания достижения в области управления эффективностью обеспечения безопасности полетов на краткосрочную и среднесрочную перспективу. SPT обеспечивают измеримый способ проверки действенности мероприятий по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов.

При установлении SPT учитываются такие факторы, как преобладающий уровень риска (факторов риска), допустимость риска (факторов риска) для безопасности полетов, а также ожидания относительно уровня безопасности полетов в конкретной сфере авиационной деятельности.

56. Мониторинг и оценка SPI осуществляются поставщиком обслуживания посредством сбора данных и информации о безопасности полетов из источников, имеющихся в распоряжении организации. Использование данных и информации о безопасности полетов для мониторинга, оценки и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов представляет собой необходимую деятельность по выработке информации, которая требуется для принятия решений в отношении мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Мониторинг, оценка и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов обеспечивают способ проверки эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также способ измерения целостности и эффективности процессов и деятельности в рамках СУБП.

Параграф 3. Анализ безопасности полетов

57. Поставщик обслуживания в рамках собственной СУБП проводит обработку и анализ данных и информации по безопасности полетов для проверки, изучения, описания, преобразования, оценки и визуализации полученных (собранных) данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации,

формирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

Анализ безопасности полетов поставщика обслуживания обеспечивает практически полезную информацию о безопасности полетов в форме статистических показателей, графиков, диаграмм, отчетов, таблиц или презентаций в целях развития культуры безопасности поставщика обслуживания.

Анализ безопасности полетов проводится поставщиком обслуживания в целях:

1) определения причин и способствующих факторов, связанных с опасностями (опасными факторами) и элементами, препятствующими постоянному повышению уровня безопасности полетов;

2) изучения областей, подлежащих улучшению, и повышения эффективности средств контроля за обеспечением безопасности полетов;

3) поддержания постоянного мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и тенденций в этой области.

Анализ безопасности полетов осуществляется назначенным руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) или группой лиц, ответственной за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания. При этом поставщик обслуживания обеспечивает квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение такого анализа.

58. По результатам анализа безопасности полетов, мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания составляется ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов направляются поставщиком обслуживания в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для обобщения и принятия предупреждающих мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.

Глава 10. Осуществление изменений

59. Поставщик обслуживания определяет, описывает в РУБП и осуществляет процесс, направленный на выявление и управление изменениями, которые могут повлиять на уровень рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами, а также выявляет опасности (опасные факторы) и связанные с ними риски (факторы риска) для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками (факторами риска).

60. Поставщик обслуживания в рамках своей деятельности определяет какие изменения способствуют запуску процесса осуществления изменений.

Поставщик обслуживания учитывает воздействие изменений на персонал организации и заблаговременно доводит соответствующую информацию об изменениях до своего персонала.

61. Процесс осуществления изменений поставщиком обслуживания включает в себя :

- 1) описание изменения и причин его осуществления;
- 2) определение лиц, оборудования, систем, процессов, структур или интерфейсов, которые будут им затронуты. Может потребоваться пересмотр описания системы и интерфейсов организации. Изменения могут повлиять на уже действующие меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) выявление опасностей (опасных факторов), связанных с изменением, и проведение оценки риска (факторов риска) для безопасности полетов;
- 4) разработку и утверждение плана действий (реализации изменения), в котором указывается, что, кому и в какой срок необходимо выполнить;
- 5) утверждение изменения первым руководителем поставщика обслуживания.

Глава 11. Постоянное совершенствование СУБП

62. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания и дальнейшего совершенствования СУБП.

63. Поставщик обслуживания поддерживает и постоянно совершенствует СУБП вследствие постоянных изменений организации и ее эксплуатационных условий.

Процесс постоянного совершенствования СУБП поставщика обслуживания основывается на оценке итоговых показателей эффективности СУБП, а также на результатах оценки информации, которая собрана в ходе осуществления деятельности поставщика обслуживания.

К методам позволяющим определить эффективность СУБП относятся:

- 1) проверки, которые включают как внутренние проверки поставщика обслуживания, так и проверки, проводимые другими организациями;
- 2) оценки, включающие оценки культуры обеспечения безопасности полетов и оценки эффективности СУБП поставщика обслуживания;
- 3) мониторинг событий, который предполагает мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и фактов нарушения нормативных правовых требований и (или) правил, установленных поставщиком обслуживания.
- 4) обзоры состояния безопасности полетов включают обзоры в отношении культуры безопасности полетов, позволяющие собирать полезную информацию об участии персонала в функционировании СУБП. С их помощью определяется показатель уровня культуры обеспечения безопасности полетов в организации;

5) анализ на уровне руководства, который предусматривает проверку того, достигает ли поставщик обслуживания целей в области обеспечения безопасности полетов, и представляет собой возможность рассмотреть всю имеющуюся информацию о безопасности полетов в целях определения общих тенденций в обеспечении безопасности полетов.

6) оценка SPI и SPT в рамках анализа на уровне руководства, которая учитывает тенденции, а при наличии соответствующих данных позволяет проводить сравнение с данными других поставщиков обслуживания, государства или с глобальными данными;

7) использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из ССОДБП и результатах, проводимых поставщиком обслуживания внутренних расследований в области безопасности полетов, результатом которых является реализация улучшений в области обеспечения безопасности полетов.

64. Постоянный мониторинг SPI, мониторинг функционирования СУБП, ее системы управления рисками (факторами рисков) для безопасности полетов и вспомогательных систем позволяет поставщику обслуживания убедиться в том, что процессы управления безопасностью полетов ведут к достижению поставленных им целей в области обеспечения безопасности полетов, а также способствует постоянному совершенствованию СУБП.

Раздел 5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Глава 12. Подготовка кадров и обучение

65. 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 персонала, которая постоянно повышается при помощи обучения и подготовки кадров, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. Первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю выполняют ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации.

Популяризация вопросов безопасности полетов дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания внедряет и осуществляет процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Процессы информационного взаимодействия учитывают стратегические указания руководства поставщика обслуживания и поощряют всех

сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов о состоянии безопасности полетов.

66. Поставщик обслуживания разрабатывает и реализует программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов, которые обеспечивают надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

Рамки программ подготовки в области обеспечения безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) отвечает за наличие и реализацию соответствующих программ подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов.

Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов включают требования к первоначальной подготовке, переподготовке и поддержанию профессионального уровня персонала в целях сохранения профессиональных навыков персонала поставщика обслуживания.

67. Поставщик обслуживания определяет обязанности персонала, связанные с СУБП, и обеспечивает прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП.

В программах подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания указывается содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для персонала, непосредственно связанного с СУБП, включая первого руководителя.

68. Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания для персонала, непосредственно связанного с СУБП разрабатываются и реализуются в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 "Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 8785) (далее – Типовые программы).

69. В целях сохранения компетентности сотрудниками всех уровней для выполнения своих функциональных обязанностей в области обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания проводятся проверки навыков и знаний персонала не реже чем один раз в три года.

При обнаружении пробелов или недостатков в знаниях и (или) навыках персонала по результатам проверки навыков и знаний персонала, задействованного в обеспечении безопасности полетов поставщиком обслуживания, предпринимаются соответствующие корректирующие меры.

Глава 13. Обмен информацией о безопасности полетов

70. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- 1) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- 2) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- 3) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- 4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

71. Поставщик обслуживания обеспечивает доведение до сведения всего персонала политики и целей в области обеспечения безопасности полетов и процедур СУБП. Доведение этой информации, а также популяризация вопросов безопасности полетов реализуется поставщиком обслуживания посредством информационных писем (сводок), уведомлений, бюллетеней о безопасности полетов, интернет-ресурсов, брифингов и (или) курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) обеспечивает широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий и инцидентов или опыта поставщика обслуживания и других организаций.

Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

- 1) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП, что является способом популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) распространение критически важной информации для обеспечения безопасности полетов, которая связана с проблемами обеспечения безопасности полетов и рисками (факторами риска) для безопасности полетов, из-за которых поставщик обслуживания может оказаться подверженным риску (факторам риска) для безопасности полетов. Поставщик обслуживания определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;
- 3) повышение осведомленности о новых мерах, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов и корректирующих мерах. Риски (факторы риска) для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик обслуживания, со временем будут изменяться, поэтому информацию об этих изменениях необходимо доводить до сведения соответствующих сотрудников;
- 4) предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов. При обновлении процедур обеспечения

безопасности полетов необходимо доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;

5) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников поставщика обслуживания к выявлению опасностей (опасных факторов) и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники поставщика обслуживания сообщали о проблемах безопасности полетов посредством ССОДБП;

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

72. Поставщик обслуживания осуществляет оценку эффективности своего процесса обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Оценка эффективности процесса обмена информацией осуществляется при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП.

73. Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов проводятся поставщиком обслуживания на постоянной основе.

Глава 14. Обеспечение безопасности операций на взлетно-посадочной полосе

74. Поставщик обслуживания обеспечивает контроль рисков (факторов риска), относящихся к категории повышенного риска, которые устанавливаются ИКАО в глобальном плане обеспечения безопасности полетов и в плане по безопасности полетов, который разрабатывается и утверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Поставщик обслуживания обеспечивает реализацию мер, направленных на уменьшение рисков (факторов риска), относящихся к категории повышенного риска, такие меры разрабатываются с учетом программ, инициатив и планов, рассматриваемых на государственном уровне.

75. Поставщик обслуживания обеспечивает безопасность операций на взлетно-посадочной полосе в соответствии с положениями главы 14 к Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения.

Утверждена
приказом Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 28 марта 2011 года № 173

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения

Сноска. Типовая инструкция – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 30.12.2024 № 445 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 1. Введение

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон), Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция), Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года №136, Дос 9859 ИКАО "Руководство по управлению безопасностью полетов".

Типовая инструкция детализирует требования по внедрению и поддержанию функционирования системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) поставщиками аэронавигационного обслуживания, которые осуществляют обслуживание воздушного движения (далее – поставщик обслуживания).

СУБП поставщика обслуживания учитывает концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП, указанные в пункте 3 главы 1 настоящей Типовой инструкции, а также соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

2. Основные понятия, используемые в настоящей Типовой инструкции:

1) первый руководитель организации гражданской авиации (далее – первый руководитель) – единоличное, идентифицируемое должностное лицо, несущее персональную ответственность за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) справедливая культура – принцип обеспечения безопасности полетов, при котором авиационный персонал и иные работники в сфере гражданской авиации сообщают об ошибках или проступках и не несут ответственности за совершенные ошибки или проступки в сфере гражданской авиации, за исключением случаев, предусмотренных Законом;

3) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

4) интерфейс – взаимодействие как между внутренними структурными подразделениями поставщика обслуживания, так и с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

5) опасность (опасный фактор) – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать их возникновению;

6) реагирующий метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. Опасности (опасные факторы) выявляются в процессе расследования авиационных происшествий или инцидентов, связанных с безопасностью полетов. Авиационные происшествия и (или) инциденты являются показателем недостатков в системе и благодаря этому могут использоваться для определения того, какие опасности (опасные факторы) способствовали событию;

7) проактивный метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется сбор информации и (или) данных о безопасности полетов исходя из событий или процессов с менее серьезными последствиями, а также анализ информации или данных о частоте событий в целях определения возможности развития опасностей (опасных факторов) в авиационное происшествие или инцидент. Информация о безопасности полетов для проактивного выявления опасностей (опасных факторов) поступает главным образом из программ анализа полетной информации, систем представления данных о безопасности полетов и мероприятий по обеспечению безопасности полетов;

8) авиационная система поставщика обслуживания – набор элементов таких как: любая продукция, люди, процессы, процедуры, объекты, услуги и другие аспекты организации, включая внешние факторы, которые работают вместе как части единого процесса, и в рамках СУБП связаны с деятельностью поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, и оказывают влияние на эту деятельность;

9) степень серьезности риска (факторов риска) – степень вреда, который обоснованно можно ожидать в виде последствий или результатов выявленных опасностей (опасных факторов);

10) безопасность полетов – состояние, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности (опасных факторов) и контроля рисков (факторов риска);

11) руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) – должностное лицо поставщика обслуживания ответственное за

внедрение и эффективное функционирование СУБП. Наименование должности руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) зависит от организационной структуры поставщика обслуживания;

12) информация о безопасности полетов – данные о безопасности полетов, обработанные, систематизированные или проанализированные в конкретном контексте с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов;

13) данные о безопасности полетов – определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая расследования авиационных происшествий или инцидентов, отчетность в области безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности, мониторинг эксплуатационных характеристик, инспекции, проверки, обследования, исследования и обзоры состояния безопасности полетов;

14) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее – ССОДБП) – системный подход, позволяющий собирать, регистрировать и хранить данные и информацию о безопасности полетов для последующего проведения анализа полученных данных и информации о безопасности полетов в целях обеспечения деятельности по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов;

15) риск (фактор риска) для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности (опасного фактора);

16) вероятность риска (факторов риска) для безопасности полетов – возможность возникновения небезопасного события или результата;

17) система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры;

18) руководство по системе управления безопасностью полетов (далее – РУБП) – документ поставщика обслуживания, описывающий организацию системы управления безопасностью полетов;

19) показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Indicator – SPI) – основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;

20) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Target – SPT) – планируемый или предполагаемый государством или

поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полетов;

21) эффективность обеспечения безопасности полетов – достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов;

22) анализ безопасности полетов – процесс применения статистических или иных аналитических методов для проверки, изучения, описания, преобразования, сжатия, оценки и визуализации данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формулирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

3. Концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП состоят из четырех основных компонентов и двенадцати элементов:

1) политика и цели обеспечения безопасности полетов:

обязательства руководства;

иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов;

назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов;

координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;

документация по СУБП;

2) управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов:

выявление опасностей (опасных факторов);

оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) обеспечение безопасности полетов:

контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

осуществление изменений;

постоянное совершенствование СУБП;

4) популяризация вопросов безопасности полетов:

подготовка кадров и обучение;

обмен информацией о безопасности полетов.

Глава 2. Планирование внедрения СУБП

4. В целях эффективного внедрения и функционирования СУБП первый руководитель поставщика обслуживания:

1) назначает руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов), ответственного за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания (далее - руководитель инспекции по безопасности

полетов (руководитель по безопасности полетов)). В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания, сложности предоставляемых им авиационных услуг или при распространении СУБП поставщиком обслуживания на несколько видов деятельности первый руководитель может назначить группу лиц, ответственную за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания, при этом одно из них назначается руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю;

2) обеспечивает описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

3) обеспечивает формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания для внедрения и функционирования эффективной СУБП;

4) обеспечивает проведение анализа недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания.

5. Описание авиационной системы поставщика обслуживания представляет собой сводную информацию о процессах, деятельности и интерфейсах для функций управления безопасностью полетов и описание организационной структуры поставщика обслуживания, на которые распространяется область действия СУБП, а также описание взаимодействия как внутри собственной авиационной системы, так и с другими системами в сфере гражданской авиации.

Описание авиационной системы подлежит пересмотру в рамках процессов осуществления изменений в случае внесения значительных или существенных изменений в процессы, определенные в описании системы поставщика обслуживания.

6. Перед внедрением СУБП поставщик обслуживания проводит анализ недостатков, который заключается в сравнении существующих процессов управления безопасностью полетов поставщика обслуживания с установленными действующим законодательством Республики Казахстан требованиями к СУБП.

Выявленные недостатки по результатам анализа подлежат устранению в соответствии с планом внедрения СУБП, который определяет необходимые действия для внедрения полностью функциональной и эффективной СУБП поставщика обслуживания.

На основании результатов анализа недостатков назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания разрабатывает и доводит до сведения заинтересованных сторон план внедрения СУБП с учетом выявленных недостатков, которые препятствуют внедрению СУБП.

7. Внедрение СУБП поставщика обслуживания осуществляется согласно плану внедрения СУБП, разработанного в соответствии с требованиями настоящей Типовой инструкции, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), а также плана по безопасности полетов Республики Казахстан. План внедрения СУБП утверждается первым руководителем поставщика обслуживания.

8. План внедрения СУБП включает:

- 1) описание действий по устранению недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;
- 2) описание действий, необходимых для внедрения СУБП;
- 3) сроки выполнения действий, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта;
- 4) информацию о том, кто является ответственным за выполнение определенного планом действия;
- 5) описание результата, при котором считается, что определенное действие выполнено успешно.

План внедрения СУБП включает описание действий по координации с внешними организациями или подрядчиками.

Назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания осуществляет мониторинг выполнения действий, предусмотренных планом внедрения СУБП и актуализирует его.

9. Результаты, получаемые по завершению работ по планированию внедрения СУБП:

- 1) документ, содержащий план внедрения СУБП;
- 2) доведение до сведения всех сотрудников утвержденного плана внедрения СУБП;
- 3) завершенное описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;
- 4) завершенный анализ недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;
- 5) создание организационной структуры СУБП;
- 6) утверждение РУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;
- 7) создание средств и определение методов распространения информации по вопросам безопасности полетов.

10. Поставщик обслуживания в зависимости от политики в области обеспечения безопасности полетов, масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг принимает решение об объединении СУБП, системы управления качеством и других систем менеджмента (система управления качеством, система

авиационной безопасности, система охраны труда и окружающей среды) в единую функцию менеджмента по обеспечению безопасности полетов, качества услуг и других процессов (интегрированная система менеджмента) в целях оптимизации ресурсов и внедрения структурированного подхода для обеспечения того, чтобы все процессы и процедуры функционировали должным образом. При этом в СУБП и в системе управления качеством назначаются отдельные руководители в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю.

Раздел 2. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

Глава 3. Обязательства руководства

11. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов, которая:

1) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, включая постоянное повышение уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, предоставление гарантий, что обеспечение безопасности полетов является первоочередной обязанностью всех руководителей, содействие формированию и поддержанию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов, соблюдение всех применимых нормативных правовых требований в отношении безопасности полетов;

2) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;

3) содержит сведения о системе представления данных и информации о безопасности полетов;

4) четко указывает, какие виды поведения персонала при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, а также обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры в целях развития справедливой культуры;

5) подписывается первым руководителем поставщика обслуживания;

6) доводится до сведения всего персонала организации и доступна всему персоналу в целях обеспечения на всех организационных уровнях понимания, внедрения и соблюдения политики в области обеспечения безопасности полетов;

7) пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания. Сроки пересмотра политики в области обеспечения безопасности полетов определяются поставщиком обслуживания и указываются в РУБП.

12. Поставщик обслуживания, учитывая положения политики в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов, которые:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов, а также мониторинга процесса достижения определенных целей путем установления SPI и SPT;

2) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;

3) доводятся до сведения всех сотрудников поставщика обслуживания;

4) пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Цели обеспечения безопасности полетов определяют намерения поставщика обслуживания в области безопасности полетов и могут быть включены в политику в области обеспечения безопасности полетов или оформлены отдельным документом.

Глава 4. Иерархия ответственности, обязанности и назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

13. Формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания включает в себя следующие действия:

1) определение первого руководителя, который независимо от других выполняемых им функций несет персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов от имени организации, внедрение, а также за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) создание координационного органа – совета по безопасности полетов (Safety Review Board – SRB) – под руководством первого руководителя поставщика обслуживания и создание группы по безопасности полетов (Safety Action Group – SAG) – под руководством назначенного руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). Поставщик обслуживания обеспечивает работу SRB и SAG, состоящих из числа сотрудников;

3) назначение руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). В зависимости от размера, характера и сложности организации поставщик обслуживания на основании потребности создает постоянно действующее структурное подразделение для обеспечения непрерывной операционной работы по обеспечению безопасности полетов в виде инспекции, службы, отдела (офиса) или департамента;

4) установление четкой иерархии ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов;

5) определение обязанностей всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности полетов;

6) установление порядка взаимодействия между органами управления СУБП, структурными подразделениями и первым руководителем;

7) документальное оформление иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в области обеспечения безопасности полетов и доведение их до сведения всех сотрудников организации;

8) определение уровня руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов

14. Функции первого руководителя в отношении обеспечения безопасности полетов включают:

1) обеспечение финансовых средств и кадровых назначений для надлежащего внедрения и функционирования эффективной СУБП;

2) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

3) ввод политики в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания и ее популяризация;

4) установление SPI и SPT поставщика обслуживания;

5) обеспечение надлежащего внедрения СУБП и соответствие показателей эффективности обеспечения безопасности полетов установленным настоящей Типовой инструкцией требованиям;

6) обеспечение постоянного совершенствования СУБП;

7) возглавляет совет по безопасности полетов (SRB) и принимает решения по обеспечению безопасности полетов.

15. Совет по безопасности полетов (SRB) выполняет стратегическую роль, занимаясь главными вопросами политики, распределения ресурсов и эффективности деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов. В совет по безопасности полетов (SRB) входят первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю, а руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) выступает в роли советника (секретаря).

Совет по безопасности полетов (SRB) осуществляет мониторинг:

1) эффективности СУБП;

2) своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) соответствия показателей эффективности обеспечения безопасности полетов политике и целям организации в области безопасности полетов;

4) общей эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

5) эффективности процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые содействуют соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов, а также популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.

16. Группа по безопасности полетов (SAG) является тактическим органом и занимается конкретными вопросами, направленными на реализацию стратегических целей, поставленных советом по безопасности полетов (SRB). В группу по безопасности полетов (SAG) входят руководители и представители из числа рядовых сотрудников, работа которых тесно связана с производственными вопросами.

Группа по безопасности полетов (SAG) выполняет следующие функции:

1) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности организации и обеспечивает надлежащую деятельность в рамках управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;

2) анализирует имеющиеся данные о безопасности полетов и убеждается в реализации соответствующих стратегических мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) оценивает воздействие производственных изменений или введения новых технологий на безопасность полетов;

4) координирует реализацию мер, связанных со средствами контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов, и обеспечивают незамедлительное принятие мер;

5) анализирует эффективность конкретных средств контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

17. Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) консультирует первого руководителя и руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов по вопросам управления безопасностью полетов, является ответственным за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания и за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о таких вопросах среди сотрудников организации и не относящихся к ней членов авиационного сообщества с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг. Функции руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) в том числе включают:

1) руководство планом внедрения СУБП от имени первого руководителя;

2) выявление опасностей (опасных факторов) и оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и содействие этим процедурам;

3) контроль над осуществлением корректирующих действий поставщиком обслуживания и оценка их результатов;

- 4) периодическое представление отчетов первому руководителю об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;
- 5) ведение учетных записей и документации СУБП;
- 6) планирование и организацию обучения сотрудников поставщика обслуживания по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- 7) предоставление консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов сотрудникам организации;
- 8) мониторинг проблем связанных с безопасностью полетов и их возможного влияния на деятельность поставщика обслуживания, связанную с предоставлением своих авиационных услуг;
- 9) координацию вопросов безопасности полетов от имени первого руководителя с уполномоченным органом и уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также с другими государственными полномочными органами.

18. Поставщик обслуживания определяет полномочия, ответственность и обязанности всего персонала, в том числе руководства, участвующего в исполнении функций в области обеспечения безопасности полетов.

Все полномочия, ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов излагаются в документации по СУБП поставщика обслуживания и доводятся до сведения всех сотрудников организации.

Ответственность каждого руководителя, участвующего в обеспечении безопасности полетов и его обязанности в этой сфере являются неотъемлемой частью его должностной инструкции.

19. Поставщик обслуживания отвечает за эффективность обеспечения безопасности полетов внешними организациями в тех случаях, когда внешними организациями предоставляется продукция и (или) услуги поставщику обслуживания в целях поддержания его деятельности.

СУБП поставщика обслуживания имеет интерфейсы с системами обеспечения безопасности полетов любых внешних организаций, способствующих безопасному предоставлению его авиационных услуг.

Глава 5. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

20. Поставщик обслуживания разрабатывает, утверждает и поддерживает актуальность плана мероприятий на случай аварийной обстановки (Emergency Response Plan – ERP), обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, аварийной ситуацией, связанными с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией, кризисом или событием в авиации, которые требуют незамедлительных действий.

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию своего ERP с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг.

21. ERP поставщика обслуживания соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

ERP описывает действия, которые будут предприняты в ограниченный период времени в случае наступления аварийной обстановки.

22. ERP является неотъемлемым компонентом процесса управления рисками (факторами риска) поставщика обслуживания, предназначенным для принятия мер в случае наступления аварийной обстановки.

Сценарии, при которых вероятно нарушение авиационной деятельности поставщика обслуживания из-за таких аварийных ситуаций, как чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, в том числе пандемия, также надлежащим образом учитываются в ERP.

В ERP предусматриваются предсказуемые аварийные ситуации, возможность возникновения которых выявляется в рамках СУБП.

23. Основная цель ERP заключается в безопасном продолжении деятельности и в возобновлении нормальной деятельности в максимально возможные короткие сроки.

ERP обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от нормальной к аварийной деятельности и наоборот.

ERP должен быть доступен для соответствующих сотрудников, ответственных за реализацию ERP, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется взаимодействие.

24. ERP включает:

1) распределение обязанностей между сотрудниками поставщика обслуживания на случай аварийной обстановки и делегирование полномочий;

2) контактную информацию для быстрой связи с соответствующими сотрудниками;

3) период времени, необходимый для возобновления нормальной деятельности после наступления аварийной обстановки;

4) описание мероприятий, а также действий ответственных сотрудников при аварийной обстановке;

5) описание взаимодействия с внешними организациями, с которыми поставщик обслуживания взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

6) описание взаимодействия с внешними организациями, такими как аварийные службы, которые не связаны с авиацией.

25. Предусмотренные ERP мероприятия на случай аварийной обстановки отрабатываются поставщиком обслуживания в рамках проводимых учений.

Виды учений и их периодичность определяются поставщиком обслуживания.

Проведение учений позволяет выявить недостатки ERP, которые можно устранить, до того, как наступит реальная аварийная обстановка.

В случае выявления недостатков в ERP по результатам учений предпринимаются необходимые действия по их незамедлительному устранению и пересмотру ERP.

Глава 6. Документация по СУБП

26. Документация по СУБП поставщика обслуживания включает в себя:

- 1) РУБП;
- 2) описание авиационной системы, в котором обозначена область действия СУБП;
- 3) реестр опасностей (опасных факторов) и отчеты об опасностях (опасных факторах) и безопасности полетов;
- 4) SPI и связанные с ними диаграммы (матрицы);
- 5) учет завершенных оценок рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 6) учет пересмотров СУБП;
- 7) учет внутренних проверок СУБП;
- 8) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- 9) протоколы заседаний SRB и SAG;
- 10) мероприятия по управлению рисками (факторами риска) и (или) по обеспечению безопасности полетов;
- 11) отчетность по проводимым поставщиком обслуживания внутренним расследованиям в области безопасности полетов;
- 12) план внедрения СУБП (в ходе первоначального внедрения) или план усовершенствования СУБП (после первоначального внедрения);
- 13) анализ недостатков в поддержку плана внедрения СУБП.

Документация по СУБП составляется таким образом, чтобы изложенное в ней описание деятельности по управлению безопасностью полетов было понятно всем сотрудникам поставщика обслуживания.

Документация по СУБП своевременно обновляется и хранится с соблюдением установленных поставщиком обслуживания сроков хранения документов в рамках СУБП.

Документация по СУБП оформляется отдельными документами или объединяется с другими документами поставщика обслуживания. Если в действующих документах подробно изложены положения СУБП поставщика обслуживания, то указываются соответствующие ссылки на такие документы.

27. РУБП поставщика обслуживания является главным инструментом обмена информацией по безопасности полетов между поставщиком обслуживания и основными заинтересованными сторонами в области обеспечения безопасности полетов.

РУБП также служит для представления информации о концептуальных рамках СУБП как сотрудникам поставщика обслуживания, так и соответствующим внешним организациям.

Для принятия РУБП в качестве официального документа поставщик обслуживания направляет РУБП на согласование в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. При этом поставщик обслуживания несет полную ответственность за качество и полноту разработанного им РУБП, а персонал поставщика обслуживания ознакамливается и руководствуется РУБП.

Согласование РУБП поставщика обслуживания уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации осуществляется в сроки установленные в соответствии с Административным процедурно-процессуальным кодексом Республики Казахстан.

28. РУБП поставщика обслуживания содержит:

- 1) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) требования к СУБП, а также ссылки на действующие нормативные правовые требования к СУБП;
- 3) описание авиационной системы, в котором определена область действия СУБП;
- 4) описание иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в отношении процессов и процедур СУБП, включая информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- 5) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- 6) описание процессов и процедур выявления опасностей (опасных факторов) и оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 7) описание процедур внутреннего расследования авиационных событий в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания;
- 8) описание процедур установления и мониторинга SPI и SPT, а также контроля достижения SPT;
- 9) описание процессов и процедур, связанных с подготовкой в области СУБП всего персонала поставщика обслуживания;
- 10) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;
- 11) описание процедур внутренних проверок;
- 12) описание процедур осуществления изменений;
- 13) описание процедур управления документооборотом СУБП;
- 14) ERP, если применимо.

РУБП является отдельным документом или объединяется с другими организационными документами поставщика обслуживания.

РУБП необходимо своевременно пересматривать и обновлять, срок пересмотра определяется поставщиком обслуживания. Прежде чем внести изменения в РУБП, поставщик обслуживания согласовывает изменения с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Раздел 3. Управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов

Глава 7. Выявление опасностей (опасных факторов)

29. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс управления своими рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов включает выявление опасностей (опасных факторов), оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и осуществление мер по их контролю и (или) уменьшению.

30. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления опасностей (опасных факторов), связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

Процесс выявления опасностей (опасных факторов) основывается на сочетании реагирующего и проактивного методов.

31. Поставщик обслуживания определяет внутренние и внешние источники информации и (или) данных для выявления опасностей (опасных факторов) для безопасности полетов.

Информация и (или) данные, получаемые из внутренних и внешних источников, используются поставщиком обслуживания при осуществлении реагирующего и проактивного методов выявления опасностей (опасных факторов).

Внутренние и внешние источники информации для выявления опасностей (опасных факторов) приведены в пунктах 9.4.4.1 и 9.4.4.2 Руководства по управлению безопасностью полетов (Doc 9859 ИКАО).

32. Поставщик обслуживания в рамках организации внедряет и поддерживает соразмерную ССОДБП, включающую указанную ниже информацию, а также другую необходимую информацию в соответствии с утвержденным РУБП поставщика обслуживания.

ССОДБП означает систему сбора, обработки и представления данных, базу данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая данные и информацию:

- 1) относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым полномочным органом по расследованию или поставщиками обслуживания;
- 2) из системы обязательного представления данных об авиационных событиях;
- 3) из системы добровольного представления данных об авиационных событиях.

Поставщик обслуживания внедряет ССОДБП, которая основывается на принципе справедливой культуры, а также является основным источником данных о безопасности полетов для ССОДБП уполномоченного органа и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

33. Поставщик обслуживания определяет какие данные и информация о безопасности полетов, подлежат сбору и анализу для поддержания процесса управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принятия решений по обеспечению безопасности полетов, а также для более точной оценки воздействия (степени вероятности и серьезности) опасностей (опасных факторов) и связанных с ними рисков (факторов риска), а также для процесса определения и (или) пересмотра SPI.

Поставщик обслуживания для более точного представления о своих рисках (факторах риска) для безопасности полетов и о ходе достижения своих целей в области безопасности полетов рассматривает возможность применения интегрированного подхода к сбору данных о безопасности полетов, поступающих из внутренних и внешних источников.

Типовые данные и информация о безопасности полетов, подлежащие сбору приведены на рисунке 5-1 Руководства по управлению безопасностью полетов (Doc 9859 ИКАО).

34. Поставщик обслуживания обеспечивает всему персоналу возможность представления данных и информации о безопасности полетов посредством ССОДБП.

Поставщик обслуживания осведомляет весь персонал о преимуществах представления данных о безопасности полетов и о том, какую информацию и в каком порядке следует сообщать в целях внедрения надлежащей культуры представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов.

35. Поставщик обслуживания обеспечивает конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов.

Конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов, обеспечивается назначенным поставщиком обслуживания ответственным лицом за ведение ССОДБП.

Сохранение конфиденциальности способствует обнаружению опасностей (опасных факторов), которые вызваны ошибками сотрудников.

Данные или информация о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в рамках ССОДБП не предоставляют или не используются в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов, за исключением случаев, когда уполномоченный орган или уполномоченная организация в сфере гражданской авиации определяет, что применяется порядок в соответствии с пунктом 2 статьи 92-2 Закона.

Поставщик обслуживания принимает внутренние правила, устанавливающие порядок реализации справедливой культуры. Реализация справедливой культуры осуществляется в соответствии с положениями статей 92-1, 92-2 и 92-3 Закона, а также требованиями приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15597) (далее - Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации) и РУБП поставщика обслуживания.

36. Поставщик обслуживания обеспечивает предоставление ответа любому лицу, представившему данные о безопасности полетов, который содержит информацию о принятых решениях или мерах.

Ответы поставщика обслуживания лицам, представившим данные в ССОДБП, подтверждают то, что такие сообщения воспринимаются всерьез, а также способствуют популяризации позитивной культуры безопасности полетов и поощрению представления данных.

37. В СУБП поставщика обслуживания описывается порядок ведения ССОДБП и ответственность должностных лиц по представлению качественных данных и информации о безопасности полетов в целях поддержания ССОДБП, которые классифицируются в соответствии с таксономией, применяемой поставщиком обслуживания. При направлении уведомления через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах применяется таксономия ИКАО Accident/Incident Data Reporting (ADREP).

38. Поставщик обслуживания представляет данные о безопасности полетов, включая данные об авиационных событиях, в порядке, установленном Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации и РУБП поставщика обслуживания.

39. Внутренние расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиком обслуживания, являются неотъемлемой частью СУБП поставщика обслуживания.

Основная задача внутренних расследований в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания, заключается в том, чтобы понять, что произошло и как предотвратить возникновение похожих ситуаций в будущем путем устранения или уменьшения недостатков в обеспечении безопасности полетов.

40. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются поставщиками обслуживания в рамках СУБП. Такие расследования проводятся по

решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.

Поставщик обслуживания создает комиссию по внутреннему расследованию с учетом исключения конфликта интересов, которая руководствуется принципами объективности и беспристрастности при проводимом расследовании. При этом поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение внутренних расследований.

По завершению расследования окончательный отчет представляется поставщиками обслуживания в полномочный орган по расследованию уполномоченного органа и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

41. Поставщик обслуживания обобщает данные и информацию о безопасности полетов, полученные из ССОДБП, а также из других имеющихся источников в анализ состояния безопасности полетов.

42. В процессе выявления опасностей (опасных факторов) рассматриваются все возможные опасности (опасные факторы), которые существуют в сфере авиационной деятельности поставщика обслуживания, включая взаимодействие с другими системами, как внутри, так и вне организации.

После выявления опасностей (опасных факторов) поставщиком обслуживания определяются их потенциальные последствия.

43. Выявленные опасности (опасные факторы) и их потенциальные последствия подлежат документальному оформлению в целях дальнейшего использования в ходе процесса оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Глава 8. Оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов

44. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий определение, анализ, оценку, контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями (опасными факторами).

45. Поставщик обслуживания разрабатывает и утверждает матрицу оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации, а также процедуру по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процедура по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов помимо прочего, включает описание метода, который позволяет определить, какие риски (факторы риска) для безопасности полетов являются недопустимыми или допустимыми или приемлемыми, в том числе описание метода присвоения приоритетности мерам, направленным на контроль и (или) уменьшение таких рисков (факторов риска).

46. Матрица оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов используется для определения допустимости риска (факторов риска) учитывая вероятность и степень серьезности риска (факторов риска) для безопасности полетов.

47. В зависимости от допустимости риска (факторов риска) поставщик обслуживания предпринимает необходимые меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска):

1) недопустимый – незамедлительно принять меры по уменьшению риска (факторов риска) или прекратить деятельность. Выполнить первоочередные действия по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов, чтобы обеспечить наличие дополнительных или улучшенных механизмов профилактики в целях снижения индекса риска (факторов риска) для безопасности полетов до допустимого уровня;

2) допустимый - допускается при осуществлении определенных мер по контролю и (или) уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов. Решение о допустимости риска (факторов риска) принимается руководителем, обладающим полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов;

3) приемлемый - приемлем в своей текущей форме. Дальнейших мер по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов не требуется.

Поставщики обслуживания самостоятельно принимают решение о присвоении приоритетов своим оценкам риска (факторов риска) для безопасности полетов и о введении мер контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

48. В целях обеспечения эффективности мер по контролю и (или) уменьшению рисков (факторов риска) для безопасности полетов поставщик обслуживания осуществляет мониторинг SPI.

49. Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов документируется поставщиком обслуживания и включает в себя:

1) ведение электронной таблицы или базы данных или использование программного обеспечения, с помощью которого можно хранить и анализировать большие объемы данных и информации о безопасности полетов в целях проведения ее дальнейшего анализа и мониторинга, подготовки персонала, при проведении внутренних проверок для определения эффективности средств контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска), а также для обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов;

2) ведение реестра в удобном для поставщика обслуживания формате, который содержит информацию о выявленных опасностях (опасных факторах), их вероятности и потенциальных последствиях, оценке связанных с ними рисков (факторов риска), дату выявления, категорию опасности (опасного фактора), краткое описание, когда или

где действует, кто выявил и какие меры были предприняты для контроля и (или) уменьшения соответствующих рисков (факторов риска).

Раздел 4. Обеспечение безопасности полетов

Глава 9. Контроль и оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

Параграф 1. Внутренние проверки СУБП

50. Деятельность по обеспечению безопасности полетов поставщика обслуживания включает разработку и реализацию мер, предпринимаемых в случае обнаружения каких-либо недостатков или проблем в своей деятельности, которые имеют влияние на безопасность полетов.

51. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки и оценки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания формируется на основании:

1) результатов выборочных и внеплановых проверок, проводимых уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также других внешних проверок обеспечения безопасности полетов;

2) результатов внутренних проверок СУБП поставщика обслуживания;

3) проведенных внутренних расследований авиационных событий;

4) данных и информации из ССОДБП;

5) проведенных поставщиком обслуживания анализов состояния безопасности полетов;

6) других источников, имеющихся в распоряжении поставщика обслуживания.

52. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов подтверждается путем соотношения результатов, установленных в рамках СУБП SPI и SPT к целям организации в области безопасности полетов, а также к SPI в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, которые устанавливаются в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 "Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации".

53. Внутренние проверки СУБП в сочетании с установлением и мониторингом SPI и SPT проводятся поставщиком обслуживания в целях проверки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Внутренние проверки СУБП поставщика обслуживания предназначены для выявления отклонений от требований нормативных правовых актов Республики

Казахстан, политики, процессов и процедур, установленных в рамках СУБП поставщика обслуживания, недостатков и (или) неэффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также возможностей для усовершенствования СУБП.

По результатам внутренних проверок СУБП поставщиком обслуживания разрабатываются и реализуются планы корректирующих и предупреждающих мер с указанием анализа первопричин возникновения соответствующих отклонений и (или) недостатков.

Параграф 2. Мониторинг SPI

54. Поставщик обслуживания в зависимости от вида деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг разрабатывает, устанавливает и контролирует SPI которые связаны с целями в области обеспечения безопасности полетов, выбраны или установлены исходя из имеющихся данных и надежных измерений, в надлежащей мере конкретные и исчислимые, а также реалистичные с учетом возможностей и ограничений поставщика обслуживания.

Описание каждого SPI включает следующую информацию:

- 1) описание того, что измеряет SPI;
- 2) назначение SPI (чем предполагается управлять и кого предполагается информировать с помощью этого SPI);
- 3) единицы измерения и какие-либо требования для расчета SPI;
- 4) информацию о том, кто отвечает за сбор, проверку, мониторинг, представление сведений и принятие мер в связи с SPI (какие сотрудники из каких структурных подразделений организации);
- 5) информация о том, где или как должны собираться и храниться данные в отношении SPI;
- 6) частота представления, сбора, мониторинга и анализа данных в отношении SPI.

55. Поставщик обслуживания контролирует достижение SPT через оценку SPI, включающую в себя определение и установление источника информации о SPI для мониторинга.

SPT определяют запланированные руководством поставщика обслуживания достижения в области управления эффективностью обеспечения безопасности полетов на краткосрочную и среднесрочную перспективу. SPT обеспечивают измеримый способ проверки действенности мероприятий по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов.

При установлении SPT учитываются такие факторы, как преобладающий уровень риска (факторов риска), допустимость риска (факторов риска) для безопасности полетов, а также ожидания относительно уровня безопасности полетов в конкретной сфере авиационной деятельности.

56. Мониторинг и оценка SPI осуществляются поставщиком обслуживания посредством сбора данных и информации о безопасности полетов из источников, имеющихся в распоряжении организации. Использование данных и информации о безопасности полетов для мониторинга, оценки и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов представляет собой необходимую деятельность по выработке информации, которая требуется для принятия решений в отношении мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Мониторинг, оценка и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов обеспечивают способ проверки эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также способ измерения целостности и эффективности процессов и деятельности в рамках СУБП.

Параграф 3. Анализ безопасности полетов

57. Поставщик обслуживания в рамках собственной СУБП проводит обработку и анализ данных и информации по безопасности полетов для проверки, изучения, описания, преобразования, оценки и визуализации полученных (собранных) данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

Анализ безопасности полетов поставщика обслуживания обеспечивает практически полезную информацию о безопасности полетов в форме статистических показателей, графиков, диаграмм, отчетов, таблиц или презентаций в целях развития культуры безопасности поставщика обслуживания.

Анализ безопасности полетов проводится поставщиком обслуживания в целях:

- 1) определения причин и способствующих факторов, связанных с опасностями (опасными факторами) и элементами, препятствующими постоянному повышению уровня безопасности полетов;
- 2) изучения областей, подлежащих улучшению, и повышения эффективности средств контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 3) поддержания постоянного мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и тенденций в этой области.

Анализ безопасности полетов осуществляется назначенным руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) или группой лиц, ответственной за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания. При этом поставщик обслуживания обеспечивает квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение такого анализа.

58. По результатам анализа безопасности полетов, мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания

составляется ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов направляются поставщиком обслуживания в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для обобщения и принятия предупреждающих мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.

Глава 10. Осуществление изменений

59. Поставщик обслуживания определяет, описывает в РУБП и осуществляет процесс, направленный на выявление и управление изменениями, которые могут повлиять на уровень рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами, а также выявляет опасности (опасные факторы) и связанные с ними риски (факторы риска) для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками (факторами риска).

60. Поставщик обслуживания в рамках своей деятельности определяет какие изменения способствуют запуску процесса осуществления изменений.

Поставщик обслуживания учитывает воздействие изменений на персонал организации и заблаговременно доводит соответствующую информацию об изменениях до своего персонала.

61. Процесс осуществления изменений поставщиком обслуживания включает в себя :

- 1) описание изменения и причин его осуществления;
- 2) определение лиц, оборудования, систем, процессов, структур или интерфейсов, которые будут им затронуты. Может потребоваться пересмотр описания системы и интерфейсов организации. Изменения могут повлиять на уже действующие меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) выявление опасностей (опасных факторов), связанных с изменением, и проведение оценки риска (факторов риска) для безопасности полетов;
- 4) разработку и утверждение плана действий (реализации изменения), в котором указывается, что, кому и в какой срок необходимо выполнить;
- 5) утверждение изменения первым руководителем поставщика обслуживания.

Глава 11. Постоянное совершенствование СУБП

62. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания и дальнейшего совершенствования СУБП.

63. Поставщик обслуживания поддерживает и постоянно совершенствует СУБП вследствие постоянных изменений организации и ее эксплуатационных условий.

Процесс постоянного совершенствования СУБП поставщика обслуживания основывается на оценке итоговых показателей эффективности СУБП, а также на результатах оценки информации, которая собрана в ходе осуществления деятельности поставщика обслуживания.

К методам позволяющим определить эффективность СУБП относятся:

1) проверки, которые включают как внутренние проверки поставщика обслуживания, так и проверки, проводимые другими организациями;

2) оценки, включающие оценки культуры обеспечения безопасности полетов и оценки эффективности СУБП поставщика обслуживания;

3) мониторинг событий, который предполагает мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и фактов нарушения нормативных правовых требований и (или) правил, установленных поставщиком обслуживания.

4) обзоры состояния безопасности полетов включают обзоры в отношении культуры безопасности полетов, позволяющие собирать полезную информацию об участии персонала в функционировании СУБП. С их помощью определяется показатель уровня культуры обеспечения безопасности полетов в организации;

5) анализ на уровне руководства, который предусматривает проверку того, достигает ли поставщик обслуживания целей в области обеспечения безопасности полетов, и представляет собой возможность рассмотреть всю имеющуюся информацию о безопасности полетов в целях определения общих тенденций в обеспечении безопасности полетов.

6) оценка SPI и SPT в рамках анализа на уровне руководства, которая учитывает тенденции, а при наличии соответствующих данных позволяет проводить сравнение с данными других поставщиков обслуживания, государства или с глобальными данными;

7) использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из ССОДБП и результатах, проводимых поставщиком обслуживания внутренних расследований в области безопасности полетов, результатом которых является реализация улучшений в области обеспечения безопасности полетов.

64. Постоянный мониторинг SPI, мониторинг функционирования СУБП, ее системы управления рисками (факторами рисков) для безопасности полетов и вспомогательных систем позволяет поставщику обслуживания убедиться в том, что процессы управления безопасностью полетов ведут к достижению поставленных им целей в области обеспечения безопасности полетов, а также способствует постоянному совершенствованию СУБП.

Раздел 5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Глава 12. Подготовка кадров и обучение

65. 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 персонала, которая постоянно повышается при помощи обучения и подготовки кадров, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. Первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю выполняют ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации.

Популяризация вопросов безопасности полетов дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания внедряет и осуществляет процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Процессы информационного взаимодействия учитывают стратегические указания руководства поставщика обслуживания и поощряют всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов о состоянии безопасности полетов.

66. Поставщик обслуживания разрабатывает и реализует программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов, которые обеспечивают надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

Рамки программ подготовки в области обеспечения безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) отвечает за наличие и реализацию соответствующих программ подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов.

Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов включают требования к первоначальной подготовке, переподготовке и поддержанию профессионального уровня персонала в целях сохранения профессиональных навыков персонала поставщика обслуживания.

67. Поставщик обслуживания определяет обязанности персонала, связанные с СУБП, и обеспечивает прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП.

В программах подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания указывается содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для персонала, непосредственно связанного с СУБП, включая первого руководителя.

68. Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания для персонала, непосредственно связанного с СУБП разрабатываются и реализуются в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 "Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 8785) (далее – Типовые программы).

69. В целях сохранения компетентности сотрудниками всех уровней для выполнения своих функциональных обязанностей в области обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания проводятся проверки навыков и знаний персонала не реже чем один раз в три года.

При обнаружении пробелов или недостатков в знаниях и (или) навыках персонала по результатам проверки навыков и знаний персонала, задействованного в обеспечении безопасности полетов поставщиком обслуживания, предпринимаются соответствующие корректирующие меры.

Глава 13. Обмен информацией о безопасности полетов

70. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- 1) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- 2) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- 3) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- 4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

71. Поставщик обслуживания обеспечивает доведение до сведения всего персонала политики и целей в области обеспечения безопасности полетов и процедур СУБП. Доведение этой информации, а также популяризация вопросов безопасности полетов реализуется поставщиком обслуживания посредством информационных писем (сводок), уведомлений, бюллетеней о безопасности полетов, интернет-ресурсов, брифингов и (или) курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) обеспечивает широкое распространение информации об уроках, извлеченных

из расследований, предыдущих происшествий и инцидентов или опыта поставщика обслуживания и других организаций.

Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

1) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП, что является способом популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

2) распространение критически важной информации для обеспечения безопасности полетов, которая связана с проблемами обеспечения безопасности полетов и рисками (факторами риска) для безопасности полетов, из-за которых поставщик обслуживания может оказаться подверженным риску (факторам риска) для безопасности полетов. Поставщик обслуживания определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;

3) повышение осведомленности о новых мерах, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов и корректирующих мерах. Риски (факторы риска) для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик обслуживания, со временем будут изменяться, поэтому информацию об этих изменениях необходимо доводить до сведения соответствующих сотрудников;

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

5) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников поставщика обслуживания к выявлению опасностей (опасных факторов) и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники поставщика обслуживания сообщали о проблемах безопасности полетов посредством ССОДБП;

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

72. Поставщик обслуживания осуществляет оценку эффективности своего процесса обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Оценка эффективности процесса обмена информацией осуществляется при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП.

73. Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов проводятся поставщиком обслуживания на постоянной основе.

Глава 14. Обеспечение безопасности операций на взлетно-посадочной полосе

74. Поставщик обслуживания обеспечивает контроль рисков (факторов риска), относящихся к категории повышенного риска, которые устанавливаются ИКАО в глобальном плане обеспечения безопасности полетов и в плане по безопасности полетов, который разрабатывается и утверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Поставщик обслуживания разрабатывает и обеспечивает реализацию мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска), относящихся к категории повышенного риска, такие меры разрабатываются с учетом программ, инициатив и планов, рассматриваемых на государственном уровне.

75. К категории повышенного риска для операций на взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП) относятся риски (факторы рисков) выкатываний воздушных судов за пределы ВПП и несанкционированного занятия ВПП.

В целях уменьшения указанных рисков (факторов риска) ИКАО разрабатывает программу и план действий по безопасности операций на ВПП, на основании которых разрабатывается программа по безопасности операций на ВПП и план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан, а также локальные планы действий по обеспечению безопасности операций на ВПП организаций гражданской авиации.

76. Обеспечение безопасности операций на ВПП представляет собой комплекс мероприятий и рекомендаций, направленных на обеспечение и повышение уровня безопасности операций на ВПП, а также инструктивные указания по созданию рабочих групп по безопасности операций на ВПП и разработке планов действий по обеспечению безопасности операций на ВПП.

77. Обеспечение безопасности операций на ВПП осуществляется поставщиками обслуживания, к которым относятся эксплуатанты воздушных судов, эксплуатанты сертифицируемых аэродромов и поставщики аэронавигационного обслуживания, осуществляющие обслуживание воздушного движения.

Для обеспечения безопасности операций на ВПП на всех сертифицируемых аэродромах создаются группы по безопасности операций на ВПП. Задачи, цели и порядок работы группы по безопасности операций на ВПП определяются положением о группе по безопасности операций на ВПП.

78. Поставщик обслуживания обеспечивает реализацию мероприятий и рекомендаций, направленных на обеспечение и повышение уровня безопасности операций на ВПП в части его касающейся в соответствии с положениями настоящей главы.

79. Группа по безопасности операций на ВПП включает представителей эксплуатантов воздушных судов, эксплуатанта сертифицируемого аэродрома и

поставщика аэронавигационного обслуживания, осуществляющего обслуживание воздушного движения. При этом эксплуатант сертифицируемого аэродрома обеспечивает создание группы по безопасности операций на ВПП.

80. Группа по безопасности операций на ВПП выявляет опасности (опасные факторы), влияющие на безопасность операций на ВПП, которые связаны со схемой аэродрома, маркировкой, знаками, огнями, а также с процедурами эксплуатации аэродрома, которые оказывают влияние на безопасность операций на ВПП.

Все организации, состоящие в группе по безопасности операций на ВПП, участвуют в коллективном процессе выявления опасностей (опасных факторов), а также оценке рисков (факторов риска), связанных с выявленными опасностями (опасными факторами).

81. Группа по безопасности операций на ВПП разрабатывает план мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП, который содержит перечень мер (действий), направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска), оказывающих влияние на безопасность операций на ВПП, и включает список лиц (организаций), ответственных за их выполнение. Группа по безопасности операций на ВПП проводит консультации с руководящим составом организаций гражданской авиации по потенциальным проблемам и (или) вопросам, связанными с безопасностью операций на ВПП и подготавливает рекомендации по устранению и (или) решению таких проблем и (или) вопросов.

Указанные в плане мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП меры (действия) разрабатываются с учетом конкретных эксплуатационных условий сертифицируемого аэродрома и направлены на решение проблем и (или) вопросов, связанных с безопасностью операций на ВПП данного аэродрома.

82. Группа по безопасности операций на ВПП на периодической основе проводит оценку эффективности реализованных и (или) выполненных мер (действий), предусмотренных разработанным планом мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП. При этом эксплуатант сертифицируемого аэродрома контролирует выполнение мер (действий), предусмотренных разработанным планом мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП и принимает меры для того, чтобы план мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП являлся эффективным инструментом СУБП сертифицируемого аэродрома.

83. По результатам работы групп по безопасности операций на ВПП вырабатывается информация, направленная на повышение уровня безопасности операций на ВПП, которая доводится группой по безопасности операций на ВПП до сведения соответствующих пользователей сертифицируемого аэродрома.

84. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации систематизирует и обобщает результаты деятельности групп по безопасности операций на ВПП.

Утверждена

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов

Сноска. Типовая инструкция – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 30.12.2024 № 445 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 1. Введение

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон), Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция), Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года №136, Doc 9859 ИКАО "Руководство по управлению безопасностью полетов".

Типовая инструкция детализирует требования по внедрению и поддержанию функционирования системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) поставщиками обслуживания, являющимися сертифицированными организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, предоставляющими услуги эксплуатантам гражданских воздушных судов, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки (далее – поставщик обслуживания).

СУБП поставщика обслуживания учитывает концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП, указанные в пункте 3 главы 1 настоящей Типовой инструкции, а также соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

Применение положений настоящего пункта не препятствует сертифицированным организациям по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, предоставляющим услуги эксплуатантам гражданских воздушных судов, не осуществляющим коммерческие воздушные перевозки применять требования настоящей Типовой инструкции.

2. Основные понятия, используемые в настоящей Типовой инструкции:

1) первый руководитель организации гражданской авиации (далее – первый руководитель) – единоличное, идентифицируемое должностное лицо, несущее

персональную ответственность за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) справедливая культура – принцип обеспечения безопасности полетов, при котором авиационный персонал и иные работники в сфере гражданской авиации сообщают об ошибках или проступках и не несут ответственности за совершенные ошибки или проступки в сфере гражданской авиации, за исключением случаев, предусмотренных Законом;

3) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

4) интерфейс – взаимодействие как между внутренними структурными подразделениями поставщика обслуживания, так и с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

5) опасность (опасный фактор) – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать их возникновению;

6) реагирующий метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. Опасности (опасные факторы) выявляются в процессе расследования авиационных происшествий или инцидентов, связанных с безопасностью полетов. Авиационные происшествия и (или) инциденты являются показателем недостатков в системе и благодаря этому могут использоваться для определения того, какие опасности (опасные факторы) способствовали событию;

7) проактивный метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется сбор информации и (или) данных о безопасности полетов исходя из событий или процессов с менее серьезными последствиями, а также анализ информации или данных о частоте событий в целях определения возможности развития опасностей (опасных факторов) в авиационное происшествие или инцидент. Информация о безопасности полетов для проактивного выявления опасностей (опасных факторов) поступает главным образом из программ анализа полетной информации, систем представления данных о безопасности полетов и мероприятий по обеспечению безопасности полетов;

8) авиационная система поставщика обслуживания – набор элементов таких как: любая продукция, люди, процессы, процедуры, объекты, услуги и другие аспекты организации, включая внешние факторы, которые работают вместе как части единого процесса, и в рамках СУБП связаны с деятельностью поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, и оказывают влияние на эту деятельность;

9) степень серьезности риска (факторов риска) – степень вреда, который обоснованно можно ожидать в виде последствий или результатов выявленных опасностей (опасных факторов);

10) безопасность полетов – состояние, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности (опасных факторов) и контроля рисков (факторов риска);

11) руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) – должностное лицо поставщика обслуживания ответственное за внедрение и эффективное функционирование СУБП. Наименование должности руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) зависит от организационной структуры поставщика обслуживания;

12) информация о безопасности полетов – данные о безопасности полетов, обработанные, систематизированные или проанализированные в конкретном контексте с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов;

13) данные о безопасности полетов – определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая расследования авиационных происшествий или инцидентов, отчетность в области безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности, мониторинг эксплуатационных характеристик, инспекции, проверки, обследования, исследования и обзоры состояния безопасности полетов;

14) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее – ССОДБП) – системный подход, позволяющий собирать, регистрировать и хранить данные и информацию о безопасности полетов для последующего проведения анализа полученных данных и информации о безопасности полетов в целях обеспечения деятельности по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов;

15) риск (фактор риска) для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности (опасного фактора);

16) вероятность риска (факторов риска) для безопасности полетов – возможность возникновения небезопасного события или результата;

17) система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры;

18) руководство по системе управления безопасностью полетов (далее – РУБП) – документ поставщика обслуживания, описывающий организацию системы управления безопасностью полетов;

19) показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Indicator – SPI) – основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;

20) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Target – SPT) – планируемый или предполагаемый государством или поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полетов;

21) эффективность обеспечения безопасности полетов – достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов;

22) анализ безопасности полетов – процесс применения статистических или иных аналитических методов для проверки, изучения, описания, преобразования, сжатия, оценки и визуализации данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формулирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

3. Концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП состоят из четырех основных компонентов и двенадцати элементов:

1) политика и цели обеспечения безопасности полетов:

обязательства руководства;

иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов;

назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов;

координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;

документация по СУБП;

2) управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов:

выявление опасностей (опасных факторов);

оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) обеспечение безопасности полетов:

контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

осуществление изменений;

постоянное совершенствование СУБП;

4) популяризация вопросов безопасности полетов:

подготовка кадров и обучение;

обмен информацией о безопасности полетов.

Глава 2. Планирование внедрения СУБП

4. В целях эффективного внедрения и функционирования СУБП первый руководитель поставщика обслуживания:

1) назначает руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов), ответственного за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания (далее - руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов)). В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания, сложности предоставляемых им авиационных услуг или при распространении СУБП поставщиком обслуживания на несколько видов деятельности первый руководитель может назначить группу лиц, ответственную за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания, при этом одно из них назначается руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю;

2) обеспечивает описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

3) обеспечивает формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания для внедрения и функционирования эффективной СУБП;

4) обеспечивает проведение анализа недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания.

5. Описание авиационной системы поставщика обслуживания представляет собой сводную информацию о процессах, деятельности и интерфейсах для функций управления безопасностью полетов и описание организационной структуры поставщика обслуживания, на которые распространяется область действия СУБП, а также описание взаимодействия как внутри собственной авиационной системы, так и с другими системами в сфере гражданской авиации.

Описание авиационной системы подлежит пересмотру в рамках процессов осуществления изменений в случае внесения значительных или существенных изменений в процессы, определенные в описании системы поставщика обслуживания.

6. Перед внедрением СУБП поставщик обслуживания проводит анализ недостатков, который заключается в сравнении существующих процессов управления безопасностью полетов поставщика обслуживания с установленными действующим законодательством Республики Казахстан требованиями к СУБП.

Выявленные недостатки по результатам анализа подлежат устранению в соответствии с планом внедрения СУБП, который определяет необходимые действия

для внедрения полностью функциональной и эффективной СУБП поставщика обслуживания.

На основании результатов анализа недостатков назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания разрабатывает и доводит до сведения заинтересованных сторон план внедрения СУБП с учетом выявленных недостатков, которые препятствуют внедрению СУБП.

7. Внедрение СУБП поставщика обслуживания осуществляется согласно плана внедрения СУБП, разработанного в соответствии с требованиями настоящей Типовой инструкции, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), а также плана по безопасности полетов Республики Казахстан. План внедрения СУБП утверждается первым руководителем поставщика обслуживания.

8. План внедрения СУБП включает:

1) описание действий по устранению недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;

2) описание действий, необходимых для внедрения СУБП;

3) сроки выполнения действий, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта;

4) информацию о том, кто является ответственным за выполнение определенного планом действия;

5) описание результата, при котором считается, что определенное действие выполнено успешно.

План внедрения СУБП включает описание действий по координации с внешними организациями или подрядчиками.

Назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания осуществляет мониторинг выполнения действий, предусмотренных планом внедрения СУБП, и актуализирует его

9. Результаты, получаемые по завершению работ по планированию внедрения СУБП:

1) документ, содержащий план внедрения СУБП;

2) доведение до сведения всех сотрудников плана внедрения СУБП;

3) заверщенное описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

4) заверщенный анализ недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;

- 5) создание организационной структуры СУБП;
- 6) утверждение РУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;
- 7) создание средств и определение методов распространения информации по вопросам безопасности полетов.

10. Поставщик обслуживания в зависимости от политики в области обеспечения безопасности полетов, масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг принимает решение об объединении СУБП, системы управления качеством и других систем менеджмента (система управления качеством, система авиационной безопасности, система охраны труда и окружающей среды) в единую функцию менеджмента по обеспечению безопасности полетов, качества услуг и других процессов (интегрированная система менеджмента) в целях оптимизации ресурсов и внедрения структурированного подхода для обеспечения того, чтобы все процессы и процедуры функционировали должным образом. При этом в СУБП и в системе управления качеством назначаются отдельные руководители в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю.

Раздел 2. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

Глава 3. Обязательства руководства

11. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов, которая:

- 1) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, включая постоянное повышение уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, предоставление гарантий, что обеспечение безопасности полетов является первоочередной обязанностью всех руководителей, содействие формированию и поддержанию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов, соблюдение всех применимых нормативных правовых требований в отношении безопасности полетов;
- 2) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;
- 3) содержит сведения о системе представления данных и информации о безопасности полетов;
- 4) четко указывает, какие виды поведения персонала при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, а также обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры в целях развития справедливой культуры;
- 5) подписывается первым руководителем поставщика обслуживания;

6) доводится до сведения всего персонала организации и доступна всему персоналу в целях обеспечения на всех организационных уровнях понимания, внедрения и соблюдения политики в области обеспечения безопасности полетов;

7) пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания. Сроки пересмотра политики в области обеспечения безопасности полетов определяются поставщиком обслуживания и указываются в РУБП.

12. Поставщик обслуживания, учитывая положения политики в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов, которые:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов, а также мониторинга процесса достижения определенных целей путем установления SPI и SPT;

2) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;

3) доводятся до сведения всех сотрудников поставщика обслуживания;

4) пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Цели обеспечения безопасности полетов определяют намерения поставщика обслуживания в области безопасности полетов и могут быть включены в политику в области обеспечения безопасности полетов или оформлены отдельным документом.

Глава 4. Иерархия ответственности, обязанности и назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

13. Формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания включает в себя следующие действия:

1) определение первого руководителя, который независимо от других выполняемых им функций несет персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов от имени организации, внедрение, а также за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) создание координационного органа – совета по безопасности полетов (Safety Review Board – SRB) – под руководством первого руководителя поставщика обслуживания и создание группы по безопасности полетов (Safety Action Group – SAG) – под руководством назначенного руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). Поставщик обслуживания обеспечивает работу SRB и SAG, состоящих из числа сотрудников;

3) назначение руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). В зависимости от размера, характера и сложности организации поставщик обслуживания на основании потребности создает постоянно действующее

структурное подразделение для обеспечения непрерывной операционной работы по обеспечению безопасности полетов в виде инспекции, службы, отдела (офиса) или департамента;

4) установление четкой иерархии ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов;

5) определение обязанностей всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности полетов;

6) установление порядка взаимодействия между органами управления СУБП, структурными подразделениями и первым руководителем;

7) документальное оформление иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в области обеспечения безопасности полетов и доведение их до сведения всех сотрудников организации;

8) определение уровня руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов

14. Функции первого руководителя в отношении обеспечения безопасности полетов включают:

1) обеспечение финансовых средств и кадровых назначений для надлежащего внедрения и функционирования эффективной СУБП;

2) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

3) ввод политики в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания и ее популяризация;

4) установление SPI и SPT поставщика обслуживания;

5) обеспечение надлежащего внедрения СУБП и соответствие показателей эффективности обеспечения безопасности полетов установленным настоящей Типовой инструкцией требованиям;

6) обеспечение постоянного совершенствования СУБП;

7) возглавляет совет по безопасности полетов (SRB) и принимает решения по обеспечению безопасности полетов.

15. Совет по безопасности полетов (SRB) выполняет стратегическую роль, занимаясь главными вопросами политики, распределения ресурсов и эффективности деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов. В совет по безопасности полетов (SRB) входят первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю, а руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) выступает в роли советника (секретаря).

Совет по безопасности полетов (SRB) осуществляет мониторинг:

- 1) эффективности СУБП;
- 2) своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) соответствия показателей эффективности обеспечения безопасности полетов политике и целям организации в области безопасности полетов;
- 4) общей эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 5) эффективности процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые содействуют соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов, а также популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.

16. Группа по безопасности полетов (SAG) является тактическим органом и занимается конкретными вопросами, направленными на реализацию стратегических целей, поставленных советом по безопасности полетов (SRB). В группу по безопасности полетов (SAG) входят руководители и представители из числа рядовых сотрудников, работа которых тесно связана с производственными вопросами.

Группа по безопасности полетов (SAG) выполняет следующие функции:

- 1) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности организации и обеспечивает надлежащую деятельность в рамках управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 2) анализирует имеющиеся данные о безопасности полетов и убеждается в реализации соответствующих стратегических мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) оценивает воздействие производственных изменений или введения новых технологий на безопасность полетов;
- 4) координирует реализацию мер, связанных со средствами контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов, и обеспечивают незамедлительное принятие мер;
- 5) анализирует эффективность конкретных средств контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

17. Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) консультирует первого руководителя и руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов по вопросам управления безопасностью полетов, является ответственным за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания и за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о таких вопросах среди сотрудников организации и не относящихся к ней членов авиационного сообщества с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг. Функции

руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) в том числе включают:

- 1) руководство планом внедрения СУБП от имени первого руководителя;
- 2) выявление опасностей (опасных факторов) и оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и содействие этим процедурам;
- 3) контроль над осуществлением корректирующих действий поставщиком обслуживания и оценка их результатов;
- 4) периодическое представление отчетов первому руководителю об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;
- 5) ведение учетных записей и документации СУБП;
- 6) планирование и организацию обучения сотрудников поставщика обслуживания по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- 7) предоставление консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов сотрудникам организации;
- 8) мониторинг проблем связанных с безопасностью полетов и их возможного влияния на деятельность поставщика обслуживания, связанную с предоставлением своих авиационных услуг;
- 9) координацию вопросов безопасности полетов от имени первого руководителя с уполномоченным органом и уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также с другими государственными полномочными органами.

18. Поставщик обслуживания определяет полномочия, ответственность и обязанности всего персонала, в том числе руководства, участвующего в исполнении функций в области обеспечения безопасности полетов.

Все полномочия, ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов излагаются в документации по СУБП поставщика обслуживания и доводятся до сведения всех сотрудников организации.

Ответственность каждого руководителя, участвующего в обеспечении безопасности полетов и его обязанности в этой сфере являются неотъемлемой частью его должностной инструкции.

19. Поставщик обслуживания отвечает за эффективность обеспечения безопасности полетов внешними организациями в тех случаях, когда внешними организациями предоставляется продукция и (или) услуги поставщику обслуживания в целях поддержания его деятельности.

СУБП поставщика обслуживания имеет интерфейсы с системами обеспечения безопасности полетов любых внешних организаций, способствующих безопасному предоставлению его авиационных услуг.

Глава 5. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

20. Поставщик обслуживания разрабатывает, утверждает и поддерживает актуальность плана мероприятий на случай аварийной обстановки (Emergency Response Plan – ERP), обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, аварийной ситуацией, связанными с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией, кризисом или событием в авиации, которые требуют незамедлительных действий.

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию своего ERP с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг.

21. ERP поставщика обслуживания соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

ERP описывает действия, которые будут предприняты в ограниченный период времени в случае наступления аварийной обстановки.

22. ERP является неотъемлемым компонентом процесса управления рисками (факторами риска) поставщика обслуживания, предназначенным для принятия мер в случае наступления аварийной обстановки.

Сценарии, при которых вероятно нарушение авиационной деятельности поставщика обслуживания из-за таких аварийных ситуаций, как чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, в том числе пандемия, также надлежащим образом учитываются в ERP.

В ERP предусматриваются предсказуемые аварийные ситуации, возможность возникновения которых выявляется в рамках СУБП.

23. Основная цель ERP заключается в безопасном продолжении деятельности и в возобновлении нормальной деятельности в максимально возможные короткие сроки.

ERP обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от нормальной к аварийной деятельности и наоборот.

ERP должен быть доступен для соответствующих сотрудников, ответственных за реализацию ERP, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется взаимодействие.

24. ERP включает:

1) распределение обязанностей между сотрудниками поставщика обслуживания на случай аварийной обстановки и делегирование полномочий;

2) контактную информацию для быстрой связи с соответствующими сотрудниками;

3) период времени, необходимый для возобновления нормальной деятельности после наступления аварийной обстановки;

4) описание мероприятий, а также действий ответственных сотрудников при аварийной обстановке;

5) описание взаимодействия с внешними организациями, с которыми поставщик обслуживания взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

б) описание взаимодействия с внешними организациями, такими как аварийные службы, которые не связаны с авиацией.

25. Предусмотренные ERP мероприятия на случай аварийной обстановки обрабатываются поставщиком обслуживания в рамках проводимых учений.

Виды учений и их периодичность определяются поставщиком обслуживания.

Проведение учений позволяет выявить недостатки ERP, которые можно устранить, до того, как наступит реальная аварийная обстановка.

В случае выявления недостатков в ERP по результатам учений предпринимаются необходимые действия по их незамедлительному устранению и пересмотру ERP.

Глава 6. Документация по СУБП

26. Документация по СУБП поставщика обслуживания включает в себя:

- 1) РУБП;
- 2) описание авиационной системы, в котором обозначена область действия СУБП;
- 3) реестр опасностей (опасных факторов) и отчеты об опасностях (опасных факторах) и безопасности полетов;
- 4) SPI и связанные с ними диаграммы (матрицы);
- 5) учет завершенных оценок рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 6) учет пересмотров СУБП;
- 7) учет внутренних проверок СУБП;
- 8) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- 9) протоколы заседаний SRB и SAG;
- 10) мероприятия по управлению рисками (факторами риска) и (или) по обеспечению безопасности полетов;
- 11) отчетность по проводимым поставщиком обслуживания внутренним расследованиям в области безопасности полетов;
- 12) план внедрения СУБП (в ходе первоначального внедрения) или план усовершенствования СУБП (после первоначального внедрения);
- 13) анализ недостатков в поддержку плана внедрения СУБП.

Документация по СУБП составляется таким образом, чтобы изложенное в ней описание деятельности по управлению безопасностью полетов было понятно всем сотрудникам поставщика обслуживания.

Документация по СУБП своевременно обновляется и хранится с соблюдением установленных поставщиком обслуживания сроков хранения документов в рамках СУБП.

Документация по СУБП оформляется отдельными документами или объединяется с другими документами поставщика обслуживания. Если в действующих документах

подробно изложены положения СУБП поставщика обслуживания, то указываются соответствующие ссылки на такие документы.

27. РУБП поставщика обслуживания является главным инструментом обмена информацией по безопасности полетов между поставщиком обслуживания и основными заинтересованными сторонами в области обеспечения безопасности полетов.

РУБП также служит для представления информации о концептуальных рамках СУБП как сотрудникам поставщика обслуживания, так и соответствующим внешним организациям.

Для принятия РУБП в качестве официального документа поставщик обслуживания направляет РУБП на согласование в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. При этом поставщик обслуживания несет полную ответственность за качество и полноту разработанного им РУБП, а персонал поставщика обслуживания ознакамливается и руководствуется РУБП.

Согласование РУБП поставщика обслуживания уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации осуществляется в сроки установленные в соответствии с Административным процедурно-процессуальным кодексом Республики Казахстан.

28. РУБП поставщика обслуживания содержит:

- 1) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) требования к СУБП, а также ссылки на действующие нормативные правовые требования к СУБП;
- 3) описание авиационной системы, в котором определена область действия СУБП;
- 4) описание иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в отношении процессов и процедур СУБП, включая информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- 5) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- 6) описание процессов и процедур выявления опасностей (опасных факторов) и оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 7) описание процедур внутреннего расследования авиационных событий в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания;
- 8) описание процедур установления и мониторинга SPI и SPT, а также контроля достижения SPT;
- 9) описание процессов и процедур, связанных с подготовкой в области СУБП всего персонала поставщика обслуживания;
- 10) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;
- 11) описание процедур внутренних проверок;

- 12) описание процедур осуществления изменений;
- 13) описание процедур управления документооборотом СУБП;
- 14) ERP, если применимо.

РУБП является отдельным документом или быть объединено с другими организационными документами поставщика обслуживания.

РУБП необходимо своевременно пересматривать и обновлять, срок пересмотра определяется поставщиком обслуживания. Прежде чем внести изменения в РУБП, поставщик обслуживания согласовывает изменения с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Раздел 3. Управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов

Глава 7. Выявление опасностей (опасных факторов)

29. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс управления своими рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов включает выявление опасностей (опасных факторов), оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и осуществление мер по их контролю и (или) уменьшению.

30. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления опасностей (опасных факторов), связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

Процесс выявления опасностей (опасных факторов) основывается на сочетании реагирующего и проактивного методов.

31. Поставщик обслуживания определяет внутренние и внешние источники информации и (или) данных для выявления опасностей (опасных факторов) для безопасности полетов.

Информация и (или) данные, получаемые из внутренних и внешних источников, используются поставщиком обслуживания при осуществлении реагирующего и проактивного методов выявления опасностей (опасных факторов).

Внутренние и внешние источники информации для выявления опасностей (опасных факторов) приведены в пунктах 9.4.4.1 и 9.4.4.2 Руководства по управлению безопасностью полетов (Doc 9859 ИКАО).

32. Поставщик обслуживания в рамках организации внедряет и поддерживает соразмерную ССОДБП, включающую указанную ниже информацию, а также другую необходимую информацию в соответствии с утвержденным РУБП поставщика обслуживания.

ССОДБП означает систему сбора, обработки и представления данных, базу данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая данные и информацию:

- 1) относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым полномочным органом по расследованию или поставщиками обслуживания;
- 2) из системы обязательного представления данных об авиационных событиях;
- 3) из системы добровольного представления данных об авиационных событиях.

Поставщик обслуживания внедряет ССОДБП, которая основывается на принципе справедливой культуры, а также является основным источником данных о безопасности полетов для ССОДБП уполномоченного органа и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

33. Поставщик обслуживания определяет какие данные и информация о безопасности полетов, подлежат сбору и анализу для поддержания процесса управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принятия решений по обеспечению безопасности полетов, а также для более точной оценки воздействия (степени вероятности и серьезности) опасностей (опасных факторов) и связанных с ними рисков (факторов риска), а также для процесса определения и (или) пересмотра SPI.

Поставщик обслуживания для более точного представления о своих рисках (факторах риска) для безопасности полетов и о ходе достижения своих целей в области безопасности полетов рассматривает возможность применения интегрированного подхода к сбору данных о безопасности полетов, поступающих из внутренних и внешних источников.

Типовые данные и информация о безопасности полетов, подлежащие сбору приведены на рисунке 5-1 Руководства по управлению безопасностью полетов (Doc 9859 ИКАО).

34. Поставщик обслуживания обеспечивает всему персоналу возможность представления данных и информации о безопасности полетов посредством ССОДБП.

Поставщик обслуживания осведомляет весь персонал о преимуществах представления данных о безопасности полетов и о том, какую информацию и в каком порядке следует сообщать в целях внедрения надлежащей культуры представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов.

35. Поставщик обслуживания обеспечивает конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов.

Конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов, обеспечивается назначенным поставщиком обслуживания ответственным лицом за ведение ССОДБП.

Сохранение конфиденциальности способствует обнаружению опасностей (опасных факторов), которые вызваны ошибками сотрудников.

Данные или информация о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в рамках ССОДБП не предоставляют или не используются в целях, не

относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов, за исключением случаев, когда уполномоченный орган или уполномоченная организация в сфере гражданской авиации определяет, что применяется порядок в соответствии с пунктом 2 статьи 92-2 Закона.

Поставщик обслуживания принимает внутренние правила, устанавливающие порядок реализации справедливой культуры. Реализация справедливой культуры осуществляется в соответствии с положениями статей 92-1, 92-2 и 92-3 Закона, а также требованиями приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15597) (далее - Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации) и РУБП поставщика обслуживания.

36. Поставщик обслуживания обеспечивает предоставление ответа любому лицу, представившему данные о безопасности полетов, который содержит информацию о принятых решениях или мерах.

Ответы поставщика обслуживания лицам, представившим данные в ССОДБП, подтверждают то, что такие сообщения воспринимаются всерьез, а также способствуют популяризации позитивной культуры безопасности полетов и поощрению представления данных.

37. В СУБП поставщика обслуживания описывается порядок ведения ССОДБП и ответственность должностных лиц по представлению качественных данных и информации о безопасности полетов в целях поддержания ССОДБП, которые классифицируются в соответствии с таксономией, применяемой поставщиком обслуживания. При направлении уведомления через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах применяется таксономия ИКАО Accident/Incident Data Reporting (ADREP).

38. Поставщик обслуживания представляет данные о безопасности полетов, включая данные об авиационных событиях, в порядке, установленном Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации) и РУБП поставщика обслуживания.

39. Внутренние расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиком обслуживания, являются неотъемлемой частью СУБП поставщика обслуживания.

Основная задача внутренних расследований в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания, заключается в том, чтобы понять, что произошло и как предотвратить возникновение похожих ситуаций в будущем путем устранения или уменьшения недостатков в обеспечении безопасности полетов.

40. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются поставщиками обслуживания в рамках СУБП. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.

Поставщик обслуживания создает комиссию по внутреннему расследованию с учетом исключения конфликта интересов, которая руководствуется принципами объективности и беспристрастности при проводимом расследовании. При этом поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение внутренних расследований.

По завершению расследования окончательный отчет представляется поставщиками обслуживания в полномочный орган по расследованию уполномоченного органа и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

41. Поставщик обслуживания обобщает данные и информацию о безопасности полетов, полученные из ССОДБП, а также из других имеющихся источников в анализ состояния безопасности полетов.

42. В процессе выявления опасностей (опасных факторов) рассматриваются все возможные опасности (опасные факторы), которые существуют в сфере авиационной деятельности поставщика обслуживания, включая взаимодействие с другими системами, как внутри, так и вне организации.

После выявления опасностей (опасных факторов) поставщиком обслуживания определяются их потенциальные последствия.

43. Выявленные опасности (опасные факторы) и их потенциальные последствия подлежат документальному оформлению в целях дальнейшего использования в ходе процесса оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Глава 8. Оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов

44. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий определение, анализ, оценку, контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями (опасными факторами).

45. Поставщик обслуживания разрабатывает и утверждает матрицу оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации, а также процедуру по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процедура по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов помимо прочего, включает описание метода, который позволяет определить,

какие риски (факторы риска) для безопасности полетов являются недопустимыми или допустимыми или приемлемыми, в том числе описание метода присвоения приоритетности мерам, направленным на контроль и (или) уменьшение таких рисков (факторов риска).

46. Матрица оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов используется для определения допустимости риска (факторов риска) учитывая вероятность и степень серьезности риска (факторов риска) для безопасности полетов.

47. В зависимости от допустимости риска (факторов риска) поставщик обслуживания предпринимает необходимые меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска):

1) недопустимый – незамедлительно принять меры по уменьшению риска (факторов риска) или прекратить деятельность. Выполнить первоочередные действия по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов, чтобы обеспечить наличие дополнительных или улучшенных механизмов профилактики в целях снижения индекса риска (факторов риска) для безопасности полетов до допустимого уровня;

2) допустимый - допускается при осуществлении определенных мер по контролю и (или) уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов. Решение о допустимости риска (факторов риска) принимается руководителем, обладающим полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов;

3) приемлемый - приемлем в своей текущей форме. Дальнейших мер по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов не требуется.

Поставщики обслуживания самостоятельно принимают решение о присвоении приоритетов своим оценкам риска (факторов риска) для безопасности полетов и о введении мер контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

48. В целях обеспечения эффективности мер по контролю и (или) уменьшению рисков (факторов риска) для безопасности полетов поставщик обслуживания осуществляет мониторинг SPI.

49. Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов документируется поставщиком обслуживания и включает в себя:

1) ведение электронной таблицы или базы данных или использование программного обеспечения, с помощью которого можно хранить и анализировать большие объемы данных и информации о безопасности полетов в целях проведения ее дальнейшего анализа и мониторинга, подготовки персонала, при проведении внутренних проверок для определения эффективности средств контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска), а также для обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов;

2) ведение реестра в удобном для поставщика обслуживания формате, который содержит информацию о выявленных опасностях (опасных факторах), их вероятности и потенциальных последствиях, оценке связанных с ними рисков (факторов риска), дату выявления, категорию опасности (опасного фактора), краткое описание, когда или где действует, кто выявил и какие меры были предприняты для контроля и (или) уменьшения соответствующих рисков (факторов риска).

Раздел 4. Обеспечение безопасности полетов

Глава 9. Контроль и оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

Параграф 1. Внутренние проверки СУБП

50. Деятельность по обеспечению безопасности полетов поставщика обслуживания включает разработку и реализацию мер, предпринимаемых в случае обнаружения каких-либо недостатков или проблем в своей деятельности, которые имеют влияние на безопасность полетов.

51. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки и оценки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания формируется на основании:

1) результатов выборочных и внеплановых проверок, проводимых уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также других внешних проверок обеспечения безопасности полетов;

2) результатов внутренних проверок СУБП поставщика обслуживания;

3) проведенных внутренних расследований авиационных событий;

4) данных и информации из ССОДБП;

5) проведенных поставщиком обслуживания анализов состояния безопасности полетов;

6) других источников, имеющихся в распоряжении поставщика обслуживания.

52. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов подтверждается путем соотношения результатов, установленных в рамках СУБП SPI и SPT к целям организации в области безопасности полетов, а также к SPI в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, которые устанавливаются в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 "Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации".

53. Внутренние проверки СУБП в сочетании с установлением и мониторингом SPI и SPT проводятся поставщиком обслуживания в целях проверки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Внутренние проверки СУБП поставщика обслуживания предназначены для выявления отклонений от требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, политики, процессов и процедур, установленных в рамках СУБП поставщика обслуживания, недостатков и (или) неэффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также возможностей для усовершенствования СУБП.

По результатам внутренних проверок СУБП поставщиком обслуживания разрабатываются и реализуются планы корректирующих и предупреждающих мер с указанием анализа первопричин возникновения соответствующих отклонений и (или) недостатков.

Параграф 2. Мониторинг SPI

54. Поставщик обслуживания в зависимости от вида деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг разрабатывает, устанавливает и контролирует SPI которые связаны с целями в области обеспечения безопасности полетов, выбраны или установлены исходя из имеющихся данных и надежных измерений, в надлежащей мере конкретные и исчислимые, а также реалистичные с учетом возможностей и ограничений поставщика обслуживания.

Описание каждого SPI включает следующую информацию:

- 1) описание того, что измеряет SPI;
- 2) назначение SPI (чем предполагается управлять и кого предполагается информировать с помощью этого SPI);
- 3) единицы измерения и какие-либо требования для расчета SPI;
- 4) информацию о том, кто отвечает за сбор, проверку, мониторинг, представление сведений и принятие мер в связи с SPI (какие сотрудники из каких структурных подразделений организации);
- 5) информация о том, где или как должны собираться и храниться данные в отношении SPI;
- 6) частота представления, сбора, мониторинга и анализа данных в отношении SPI.

55. Поставщик обслуживания контролирует достижение SPT через оценку SPI, включающую в себя определение и установление источника информации о SPI для мониторинга.

SPT определяют запланированные руководством поставщика обслуживания достижения в области управления эффективностью обеспечения безопасности полетов

на краткосрочную и среднесрочную перспективу. SPT обеспечивают измеримый способ проверки действенности мероприятий по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов.

При установлении SPT учитываются такие факторы, как преобладающий уровень риска (факторов риска), допустимость риска (факторов риска) для безопасности полетов, а также ожидания относительно уровня безопасности полетов в конкретной сфере авиационной деятельности.

56. Мониторинг и оценка SPI осуществляются поставщиком обслуживания посредством сбора данных и информации о безопасности полетов из источников, имеющихся в распоряжении организации. Использование данных и информации о безопасности полетов для мониторинга, оценки и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов представляет собой необходимую деятельность по выработке информации, которая требуется для принятия решений в отношении мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Мониторинг, оценка и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов обеспечивают способ проверки эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также способ измерения целостности и эффективности процессов и деятельности в рамках СУБП.

Параграф 3. Анализ безопасности полетов

57. Поставщик обслуживания в рамках собственной СУБП проводит обработку и анализ данных и информации по безопасности полетов для проверки, изучения, описания, преобразования, оценки и визуализации полученных (собранных) данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

Анализ безопасности полетов поставщика обслуживания обеспечивает практически полезную информацию о безопасности полетов в форме статистических показателей, графиков, диаграмм, отчетов, таблиц или презентаций в целях развития культуры безопасности поставщика обслуживания.

Анализ безопасности полетов проводится поставщиком обслуживания в целях:

1) определения причин и способствующих факторов, связанных с опасностями (опасными факторами) и элементами, препятствующими постоянному повышению уровня безопасности полетов;

2) изучения областей, подлежащих улучшению, и повышения эффективности средств контроля за обеспечением безопасности полетов;

3) поддержания постоянного мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и тенденций в этой области.

Анализ безопасности полетов осуществляется назначенным руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) или группой лиц, ответственной за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания. При этом поставщик обслуживания обеспечивает квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение такого анализа.

58. По результатам анализа безопасности полетов, мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания составляется ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов направляются поставщиком обслуживания в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для обобщения и принятия предупреждающих мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.

Глава 10. Осуществление изменений

59. Поставщик обслуживания определяет, описывает в РУБП и осуществляет процесс, направленный на выявление и управление изменениями, которые могут повлиять на уровень рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами, а также выявляет опасности (опасные факторы) и связанные с ними риски (факторы риска) для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками (факторами риска).

60. Поставщик обслуживания в рамках своей деятельности определяет какие изменения способствуют запуску процесса осуществления изменений.

Поставщик обслуживания учитывает воздействие изменений на персонал организации и заблаговременно доводит соответствующую информацию об изменениях до своего персонала.

61. Процесс осуществления изменений поставщиком обслуживания включает в себя :

- 1) описание изменения и причин его осуществления;
- 2) определение лиц, оборудования, систем, процессов, структур или интерфейсов, которые будут им затронуты. Может потребоваться пересмотр описания системы и интерфейсов организации. Изменения могут повлиять на уже действующие меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) выявление опасностей (опасных факторов), связанных с изменением, и проведение оценки риска (факторов риска) для безопасности полетов;
- 4) разработку и утверждение плана действий (реализации изменения), в котором указывается, что, кому и в какой срок необходимо выполнить;

5) утверждение изменения первым руководителем поставщика обслуживания.

Глава 11. Постоянное совершенствование СУБП

62. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания и дальнейшего совершенствования СУБП.

63. Поставщик обслуживания поддерживает и постоянно совершенствует СУБП вследствие постоянных изменений организации и ее эксплуатационных условий.

Процесс постоянного совершенствования СУБП поставщика обслуживания основывается на оценке итоговых показателей эффективности СУБП, а также на результатах оценки информации, которая собрана в ходе осуществления деятельности поставщика обслуживания.

К методам позволяющим определить эффективность СУБП относятся:

- 1) проверки, которые включают как внутренние проверки поставщика обслуживания, так и проверки, проводимые другими организациями;
- 2) оценки, включающие оценки культуры обеспечения безопасности полетов и оценки эффективности СУБП поставщика обслуживания;
- 3) мониторинг событий, который предполагает мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и фактов нарушения нормативных правовых требований и (или) правил, установленных поставщиком обслуживания.
- 4) обзоры состояния безопасности полетов включают обзоры в отношении культуры безопасности полетов, позволяющие собирать полезную информацию об участии персонала в функционировании СУБП. С их помощью определяется показатель уровня культуры обеспечения безопасности полетов в организации;
- 5) анализ на уровне руководства, который предусматривает проверку того, достигает ли поставщик обслуживания целей в области обеспечения безопасности полетов, и представляет собой возможность рассмотреть всю имеющуюся информацию о безопасности полетов в целях определения общих тенденций в обеспечении безопасности полетов.
- 6) оценка SPI и SPT в рамках анализа на уровне руководства, которая учитывает тенденции, а при наличии соответствующих данных позволяет проводить сравнение с данными других поставщиков обслуживания, государства или с глобальными данными;
- 7) использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из ССОДБП и результатах, проводимых поставщиком обслуживания внутренних расследований в области безопасности полетов, результатом которых является реализация улучшений в области обеспечения безопасности полетов.

64. Постоянный мониторинг SPI, мониторинг функционирования СУБП, ее системы управления рисками (факторами рисков) для безопасности полетов и вспомогательных систем позволяет поставщику обслуживания убедиться в том, что процессы управления

безопасностью полетов ведут к достижению поставленных им целей в области обеспечения безопасности полетов, а также способствует постоянному совершенствованию СУБП.

Раздел 5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Глава 12. Подготовка кадров и обучение

65. 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 персонала, которая постоянно повышается при помощи обучения и подготовки кадров, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. Первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю выполняют ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации.

Популяризация вопросов безопасности полетов дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания внедряет и осуществляет процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Процессы информационного взаимодействия учитывают стратегические указания руководства поставщика обслуживания и поощряют всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов о состоянии безопасности полетов.

66. Поставщик обслуживания разрабатывает и реализует программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов, которые обеспечивают надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

Рамки программ подготовки в области обеспечения безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) отвечает за наличие и реализацию соответствующих программ подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов.

Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов включают требования к первоначальной подготовке, переподготовке и поддержанию

профессионального уровня персонала в целях сохранения профессиональных навыков персонала поставщика обслуживания.

67. Поставщик обслуживания определяет обязанности персонала, связанные с СУБП, и обеспечивает прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП.

В программах подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания указывается содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для персонала, непосредственно связанного с СУБП, включая первого руководителя.

68. Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания для персонала, непосредственно связанного с СУБП разрабатываются и реализуются в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 "Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 8785) (далее – Типовые программы).

69. В целях сохранения компетентности сотрудниками всех уровней для выполнения своих функциональных обязанностей в области обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания проводятся проверки навыков и знаний персонала не реже чем один раз в три года.

При обнаружении пробелов или недостатков в знаниях и (или) навыках персонала по результатам проверки навыков и знаний персонала, задействованного в обеспечении безопасности полетов поставщиком обслуживания, предпринимаются соответствующие корректирующие меры.

Глава 13. Обмен информацией о безопасности полетов

70. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- 1) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- 2) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- 3) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- 4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

71. Поставщик обслуживания обеспечивает доведение до сведения всего персонала политики и целей в области обеспечения безопасности полетов и процедур СУБП. Доведение этой информации, а также популяризация вопросов безопасности полетов

реализуется поставщиком обслуживания посредством информационных писем (сводок), уведомлений, бюллетеней о безопасности полетов, интернет-ресурсов, брифингов и (или) курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) обеспечивает широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий и инцидентов или опыта поставщика обслуживания и других организаций.

Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

1) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП, что является способом популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

2) распространение критически важной информации для обеспечения безопасности полетов, которая связана с проблемами обеспечения безопасности полетов и рисками (факторами риска) для безопасности полетов, из-за которых поставщик обслуживания может оказаться подверженным риску (факторам риска) для безопасности полетов. Поставщик обслуживания определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;

3) повышение осведомленности о новых мерах, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов и корректирующих мерах. Риски (факторы риска) для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик обслуживания, со временем будут изменяться, поэтому информацию об этих изменениях необходимо доводить до сведения соответствующих сотрудников;

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

5) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников поставщика обслуживания к выявлению опасностей (опасных факторов) и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники поставщика обслуживания сообщали о проблемах безопасности полетов посредством ССОДБП;

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

72. Поставщик обслуживания осуществляет оценку эффективности своего процесса обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Оценка эффективности процесса обмена информацией

осуществляется при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП.

73. Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов проводятся поставщиком обслуживания на постоянной основе.

Утверждена
приказом Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 28 марта 2011 года № 173

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг

Сноска. Приказ дополнен Типовой инструкцией в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 24.03.2023 № 176 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 30.12.2024 № 445 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 1. Введение

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон), Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция), Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136, Дос 9859 ИКАО "Руководство по управлению безопасностью полетов" и Дос 9841 ИКАО "Руководство по утверждению учебных организаций".

Типовая инструкция детализирует требования по внедрению и поддержанию функционирования системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) поставщиками обслуживания, являющимися авиационными учебными центрами гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг (далее – поставщик обслуживания).

СУБП поставщика обслуживания учитывает концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП, указанные в пункте 3 главы 1 настоящей Типовой инструкции, а также соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

Применение положений настоящего пункта не препятствует авиационным учебным центрам гражданской авиации, деятельность которых не связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг применять требования настоящей Типовой инструкции.

2. Основные понятия, используемые в настоящей Типовой инструкции:

1) первый руководитель организации гражданской авиации (далее – первый руководитель) – единоличное, идентифицируемое должностное лицо, несущее персональную ответственность за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) справедливая культура – принцип обеспечения безопасности полетов, при котором авиационный персонал и иные работники в сфере гражданской авиации сообщают об ошибках или проступках и не несут ответственности за совершенные ошибки или проступки в сфере гражданской авиации, за исключением случаев, предусмотренных Законом;

3) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

4) интерфейс – взаимодействие как между внутренними структурными подразделениями поставщика обслуживания, так и с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

5) опасность (опасный фактор) – состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать их возникновению;

6) реагирующий метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. Опасности (опасные факторы) выявляются в процессе расследования авиационных происшествий или инцидентов, связанных с безопасностью полетов. Авиационные происшествия и (или) инциденты являются показателем недостатков в системе и благодаря этому могут использоваться для определения того, какие опасности (опасные факторы) способствовали событию;

7) проактивный метод выявления опасностей (опасных факторов) – процесс, в ходе которого осуществляется сбор информации и (или) данных о безопасности полетов исходя из событий или процессов с менее серьезными последствиями, а также анализ информации или данных о частоте событий в целях определения возможности развития опасностей (опасных факторов) в авиационное происшествие или инцидент.

Информация о безопасности полетов для проактивного выявления опасностей (опасных факторов) поступает главным образом из программ анализа полетной информации, систем представления данных о безопасности полетов и мероприятий по обеспечению безопасности полетов;

8) авиационная система поставщика обслуживания – набор элементов таких как: любая продукция, люди, процессы, процедуры, объекты, услуги и другие аспекты организации, включая внешние факторы, которые работают вместе как части единого процесса, и в рамках СУБП связаны с деятельностью поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, и оказывают влияние на эту деятельность;

9) степень серьезности риска (факторов риска) – степень вреда, который обоснованно можно ожидать в виде последствий или результатов выявленных опасностей (опасных факторов);

10) безопасность полетов – состояние, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности (опасных факторов) и контроля рисков (факторов риска);

11) руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) – должностное лицо поставщика обслуживания ответственное за внедрение и эффективное функционирование СУБП. Наименование должности руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) зависит от организационной структуры поставщика обслуживания;

12) информация о безопасности полетов – данные о безопасности полетов, обработанные, систематизированные или проанализированные в конкретном контексте с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов;

13) данные о безопасности полетов – определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая расследования авиационных происшествий или инцидентов, отчетность в области безопасности полетов, представление данных о поддержании летной годности, мониторинг эксплуатационных характеристик, инспекции, проверки, обследования, исследования и обзоры состояния безопасности полетов;

14) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее – ССОДБП) – системный подход, позволяющий собирать, регистрировать и хранить данные и

информацию о безопасности полетов для последующего проведения анализа полученных данных и информации о безопасности полетов в целях обеспечения деятельности по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов;

15) риск (фактор риска) для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности (опасного фактора);

16) вероятность риска (факторов риска) для безопасности полетов – возможность возникновения небезопасного события или результата;

17) система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры;

18) руководство по системе управления безопасностью полетов (далее – РУБП) – документ поставщика обслуживания, описывающий организацию системы управления безопасностью полетов;

19) показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Indicator – SPI) – основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;

20) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (Safety Performance Target – SPT) – планируемый или предполагаемый государством или поставщиком обслуживания целевой уровень для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полетов;

21) эффективность обеспечения безопасности полетов – достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов;

22) анализ безопасности полетов – процесс применения статистических или иных аналитических методов для проверки, изучения, описания, преобразования, сжатия, оценки и визуализации данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формулирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

3. Концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП состоят из четырех основных компонентов и двенадцати элементов:

1) политика и цели обеспечения безопасности полетов:

обязательства руководства;

иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов;

назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов;

координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;

документация по СУБП;

2) управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов:

выявление опасностей (опасных факторов);

оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) обеспечение безопасности полетов:

контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;

осуществление изменений;

постоянное совершенствование СУБП;

4) популяризация вопросов безопасности полетов:

подготовка кадров и обучение;

обмен информацией о безопасности полетов.

4. Авиационный учебный центр (далее – АУЦ), использующий воздушные суда для летной подготовки или проводящий обучение курсантов-диспетчеров обслуживания воздушного движения, в ходе которого фактически осуществляется обслуживание воздушного движения в зоне аэродрома (вертодрома), эксплуатируемого АУЦ, внедряет и поддерживает функционирование СУБП в соответствии с положениями настоящей Типовой инструкции и проводит оценку рисков (факторов риска) безопасности полетов в зависимости от утвержденных учебных программ.

АУЦ, которые направляют своих слушателей, проходящих курс по программе подготовки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов в организации, которые предоставляют услуги по поддержанию летной годности воздушных судов и (или) по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для прохождения производственной практики в рамках учебной программы обеспечивают, чтобы СУБП АУЦ охватывала прохождение производственной практики своими слушателями в организациях, которые предоставляют услуги по поддержанию летной годности воздушных судов и (или) по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

5. Подготовка членов летных экипажей в АУЦ по утвержденной программе с использованием только пилотажных тренажеров не представляет непосредственный риск для безопасной эксплуатации воздушного судна, в таком случае внедрение СУБП не является обязательным, при этом это не препятствует применять АУЦ положения настоящей Типовой инструкции.

6. Некоммерческие организации, объединяющие эксплуатантов воздушных судов, участвующих в профессиональной подготовке авиационного персонала, выявляют опасности (опасные факторы) и проводят оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с эксплуатацией не сертифицируемых и временных аэродромов (вертодромов) и посадочных площадок, и принимают меры по контролю и (или) уменьшению таких рисков.

Глава 2. Планирование внедрения СУБП

7. В целях эффективного внедрения и функционирования СУБП первый руководитель поставщика обслуживания:

1) назначает руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов), ответственного за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания (далее - руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов)). В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания, сложности предоставляемых им авиационных услуг или при распространении СУБП поставщиком обслуживания на несколько видов деятельности первый руководитель может назначить группу лиц, ответственную за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания, при этом одно из них назначается руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю;

2) обеспечивает описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

3) обеспечивает формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания для внедрения и функционирования эффективной СУБП;

4) обеспечивает проведение анализа недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания.

8. Описание авиационной системы поставщика обслуживания представляет собой сводную информацию о процессах, деятельности и интерфейсах для функций управления безопасностью полетов и описание организационной структуры поставщика обслуживания, на которые распространяется область действия СУБП, а также описание взаимодействия как внутри собственной авиационной системы, так и с другими системами в сфере гражданской авиации.

Описание авиационной системы подлежит пересмотру в рамках процессов осуществления изменений в случае внесения значительных или существенных изменений в процессы, определенные в описании системы поставщика обслуживания.

9. Перед внедрением СУБП поставщик обслуживания проводит анализ недостатков, который заключается в сравнении существующих процессов управления безопасностью полетов поставщика обслуживания с установленными действующим законодательством Республики Казахстан требованиями к СУБП.

Выявленные недостатки по результатам анализа подлежат устранению в соответствии с планом внедрения СУБП, который определяет необходимые действия для внедрения полностью функциональной и эффективной СУБП поставщика обслуживания.

На основании результатов анализа недостатков назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания разрабатывает и доводит до сведения заинтересованных сторон план внедрения СУБП с учетом выявленных недостатков, которые препятствуют внедрению СУБП.

10. Внедрение СУБП поставщика обслуживания осуществляется согласно плана внедрения СУБП, разработанного в соответствии с требованиями настоящей Типовой инструкции, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), а также плана по безопасности полетов Республики Казахстан. План внедрения СУБП утверждается первым руководителем поставщика обслуживания.

11. План внедрения СУБП включает:

1) описание действий по устранению недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов Поставщика обслуживания;

2) описание действий, необходимых для внедрения СУБП;

3) сроки выполнения действий, указанных в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта;

4) информацию о том, кто является ответственным за выполнение определенного планом действия;

5) описание результата, при котором считается, что определенное действие выполнено успешно.

План внедрения СУБП включает описание действий по координации с внешними организациями или подрядчиками.

Назначенный руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) или группа лиц, ответственная за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания осуществляет мониторинг выполнения действий, предусмотренных планом внедрения СУБП, и актуализирует его

12. Результаты, получаемые по завершению работ по планированию внедрения СУБП:

1) документ, содержащий план внедрения СУБП;

2) доведение до сведения всех сотрудников плана внедрения СУБП;

3) заверщенное описание авиационной системы поставщика обслуживания, в рамках которой будет внедряться и функционировать СУБП;

4) заверщенный анализ недостатков, которые имеются в существующих процессах управления безопасностью полетов поставщика обслуживания;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение РУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

7) создание средств и определение методов распространения информации по вопросам безопасности полетов.

13. Поставщик обслуживания в зависимости от политики в области обеспечения безопасности полетов, масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг принимает решение об объединении СУБП, системы управления качеством и других систем менеджмента (система управления качеством, система авиационной безопасности, система охраны труда и окружающей среды) в единую функцию менеджмента по обеспечению безопасности полетов, качества услуг и других процессов (интегрированная система менеджмента) в целях оптимизации ресурсов и внедрения структурированного подхода для обеспечения того, чтобы все процессы и процедуры функционировали должным образом. При этом в СУБП и в системе управления качеством назначаются отдельные руководители в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю.

Раздел 2. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

Глава 3. Обязательства руководства

14. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов, которая:

1) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, включая постоянное повышение уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, предоставление гарантий, что обеспечение безопасности полетов является первоочередной обязанностью всех руководителей, содействие формированию и поддержанию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов, соблюдение всех применимых нормативных правовых требований в отношении безопасности полетов;

2) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;

3) содержит сведения о системе представления данных и информации о безопасности полетов;

4) четко указывает, какие виды поведения персонала при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, а также обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры в целях развития справедливой культуры;

5) подписывается первым руководителем поставщика обслуживания;

6) доводится до сведения всего персонала организации и доступна всему персоналу в целях обеспечения на всех организационных уровнях понимания, внедрения и соблюдения политики в области обеспечения безопасности полетов;

7) пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания. Сроки пересмотра политики в области обеспечения безопасности полетов определяются поставщиком обслуживания и указываются в РУБП.

15. Поставщик обслуживания, учитывая положения политики в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов, которые:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов, а также мониторинга процесса достижения определенных целей путем установления SPI и SPT;

2) отражают обязательство поставщика обслуживания по поддержанию или постоянному повышению общей эффективности СУБП;

3) доводятся до сведения всех сотрудников поставщика обслуживания;

4) пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

Цели обеспечения безопасности полетов определяют намерения поставщика обслуживания в области безопасности полетов и могут быть включены в политику в области обеспечения безопасности полетов или оформлены отдельным документом.

Глава 4. Иерархия ответственности, обязанности и назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

16. Формирование организационной структуры СУБП поставщика обслуживания включает в себя следующие действия:

1) определение первого руководителя, который независимо от других выполняемых им функций несет персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов от имени организации, внедрение, а также за действенное и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания;

2) создание координационного органа – совета по безопасности полетов (Safety Review Board – SRB) – под руководством первого руководителя поставщика обслуживания и создание группы по безопасности полетов (Safety Action Group – SAG) – под руководством назначенного руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). Поставщик обслуживания обеспечивает работу SRB и SAG, состоящих из числа сотрудников;

3) назначение руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов). В зависимости от размера, характера и сложности организации поставщик обслуживания на основании потребности создает постоянно действующее

структурное подразделение для обеспечения непрерывной операционной работы по обеспечению безопасности полетов в виде инспекции, службы, отдела (офиса) или департамента;

4) установление четкой иерархии ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов;

5) определение обязанностей всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности полетов;

6) установление порядка взаимодействия между органами управления СУБП, структурными подразделениями и первым руководителем;

7) документальное оформление иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в области обеспечения безопасности полетов и доведение их до сведения всех сотрудников организации;

8) определение уровня руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов

17. Функции первого руководителя в отношении обеспечения безопасности полетов включают:

1) обеспечение финансовых средств и кадровых назначений для надлежащего внедрения и функционирования эффективной СУБП;

2) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

3) ввод политики в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания и ее популяризация;

4) установление SPI и SPT поставщика обслуживания;

5) обеспечение надлежащего внедрения СУБП и соответствие показателей эффективности обеспечения безопасности полетов установленным настоящей Типовой инструкцией требованиям;

6) обеспечение постоянного совершенствования СУБП;

7) возглавляет совет по безопасности полетов (SRB) и принимает решения по обеспечению безопасности полетов.

18. Совет по безопасности полетов (SRB) выполняет стратегическую роль, занимаясь главными вопросами политики, распределения ресурсов и эффективности деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов. В совет по безопасности полетов (SRB) входят первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю, а руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) выступает в роли советника (секретаря).

Совет по безопасности полетов (SRB) осуществляет мониторинг:

- 1) эффективности СУБП;
- 2) своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) соответствия показателей эффективности обеспечения безопасности полетов политике и целям организации в области безопасности полетов;
- 4) общей эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 5) эффективности процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые содействуют соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов, а также популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.

19. Группа по безопасности полетов (SAG) является тактическим органом и занимается конкретными вопросами, направленными на реализацию стратегических целей, поставленных советом по безопасности полетов (SRB). В группу по безопасности полетов (SAG) входят руководители и представители из числа рядовых сотрудников, работа которых тесно связана с производственными вопросами.

Группа по безопасности полетов (SAG) выполняет следующие функции:

- 1) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности организации и обеспечивает надлежащую деятельность в рамках управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 2) анализирует имеющиеся данные о безопасности полетов и убеждается в реализации соответствующих стратегических мер контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 3) оценивает воздействие производственных изменений или введения новых технологий на безопасность полетов;
- 4) координирует реализацию мер, связанных со средствами контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов, и обеспечивают незамедлительное принятие мер;
- 5) анализирует эффективность конкретных средств контроля рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

20. Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) консультирует первого руководителя и руководителей, участвующих в обеспечении безопасности полетов по вопросам управления безопасностью полетов, является ответственным за внедрение и эффективное функционирование СУБП поставщика обслуживания и за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о таких вопросах среди сотрудников организации и не относящихся к ней членов авиационного сообщества с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг. Функции

руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов) в том числе включают:

- 1) руководство планом внедрения СУБП от имени первого руководителя;
- 2) выявление опасностей (опасных факторов) и оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и содействие этим процедурам;
- 3) контроль над осуществлением корректирующих действий поставщиком обслуживания и оценка их результатов;
- 4) периодическое представление отчетов первому руководителю об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;
- 5) ведение учетных записей и документации СУБП;
- 6) планирование и организацию обучения сотрудников поставщика обслуживания по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- 7) предоставление консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов сотрудникам организации;
- 8) мониторинг проблем связанных с безопасностью полетов и их возможного влияния на деятельность поставщика обслуживания, связанную с предоставлением своих авиационных услуг;
- 9) координацию вопросов безопасности полетов от имени первого руководителя с уполномоченным органом и уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также с другими государственными полномочными органами.

21. Поставщик обслуживания определяет полномочия, ответственность и обязанности всего персонала, в том числе руководства, участвующего в исполнении функций в области обеспечения безопасности полетов.

Все полномочия, ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов излагаются в документации по СУБП поставщика обслуживания и доводятся до сведения всех сотрудников организации.

Ответственность каждого руководителя, участвующего в обеспечении безопасности полетов и его обязанности в этой сфере являются неотъемлемой частью его должностной инструкции.

22. Поставщик обслуживания отвечает за эффективность обеспечения безопасности полетов внешними организациями в тех случаях, когда внешними организациями предоставляется продукция и (или) услуги поставщику обслуживания в целях поддержания его деятельности.

СУБП поставщика обслуживания имеет интерфейсы с системами обеспечения безопасности полетов любых внешних организаций, способствующих безопасному предоставлению его авиационных услуг.

Глава 5. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

23. Поставщик обслуживания разрабатывает, утверждает и поддерживает актуальность плана мероприятий на случай аварийной обстановки (Emergency Response Plan – ERP), обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, аварийной ситуацией, связанными с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией, кризисом или событием в авиации, которые требуют незамедлительных действий.

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию своего ERP с внешними организациями, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг.

24. ERP поставщика обслуживания соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

ERP описывает действия, которые будут предприняты в ограниченный период времени в случае наступления аварийной обстановки.

25. ERP является неотъемлемым компонентом процесса управления рисками (факторами риска) поставщика обслуживания, предназначенным для принятия мер в случае наступления аварийной обстановки.

Сценарии, при которых вероятно нарушение авиационной деятельности поставщика обслуживания из-за таких аварийных ситуаций, как чрезвычайная ситуация в области общественного здравоохранения, в том числе пандемия, также надлежащим образом учитываются в ERP.

В ERP предусматриваются предсказуемые аварийные ситуации, возможность возникновения которых выявляется в рамках СУБП.

26. Основная цель ERP заключается в безопасном продолжении деятельности и в возобновлении нормальной деятельности в максимально возможные короткие сроки.

ERP обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от нормальной к аварийной деятельности и наоборот.

ERP должен быть доступен для соответствующих сотрудников, ответственных за реализацию ERP, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется взаимодействие.

27. ERP включает:

1) распределение обязанностей между сотрудниками поставщика обслуживания на случай аварийной обстановки и делегирование полномочий;

2) контактную информацию для быстрой связи с соответствующими сотрудниками;

3) период времени, необходимый для возобновления нормальной деятельности после наступления аварийной обстановки;

4) описание мероприятий, а также действий ответственных сотрудников при аварийной обстановке;

5) описание взаимодействия с внешними организациями, с которыми поставщик обслуживания взаимодействует при предоставлении своих авиационных услуг;

б) описание взаимодействия с внешними организациями, такими как аварийные службы, которые не связаны с авиацией.

28. Предусмотренные ERP мероприятия на случай аварийной обстановки обрабатываются поставщиком обслуживания в рамках проводимых учений.

Виды учений и их периодичность определяются поставщиком обслуживания.

Проведение учений позволяет выявить недостатки ERP, которые можно устранить, до того, как наступит реальная аварийная обстановка.

В случае выявления недостатков в ERP по результатам учений предпринимаются необходимые действия по их незамедлительному устранению и пересмотру ERP.

Глава 6. Документация по СУБП

29. Документация по СУБП поставщика обслуживания включает в себя:

- 1) РУБП;
- 2) описание авиационной системы, в котором обозначена область действия СУБП;
- 3) реестр опасностей (опасных факторов) и отчеты об опасностях (опасных факторах) и безопасности полетов;
- 4) SPI и связанные с ними диаграммы (матрицы);
- 5) учет завершенных оценок рисков (факторов риска) для безопасности полетов;
- 6) учет пересмотров СУБП;
- 7) учет внутренних проверок СУБП;
- 8) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- 9) протоколы заседаний SRB и SAG;
- 10) мероприятия по управлению рисками (факторами риска) и (или) по обеспечению безопасности полетов;
- 11) отчетность по проводимым поставщиком обслуживания внутренним расследованиям в области безопасности полетов;
- 12) план внедрения СУБП (в ходе первоначального внедрения) или план усовершенствования СУБП (после первоначального внедрения);
- 13) анализ недостатков в поддержку плана внедрения СУБП.

Документация по СУБП составляется таким образом, чтобы изложенное в ней описание деятельности по управлению безопасностью полетов было понятно всем сотрудникам поставщика обслуживания.

Документация по СУБП своевременно обновляется и хранится с соблюдением установленных поставщиком обслуживания сроков хранения документов в рамках СУБП.

Документация по СУБП оформляется отдельными документами или объединяется с другими документами поставщика обслуживания. Если в действующих документах

подробно изложены положения СУБП поставщика обслуживания, то указываются соответствующие ссылки на такие документы.

30. РУБП поставщика обслуживания является главным инструментом обмена информацией по безопасности полетов между поставщиком обслуживания и основными заинтересованными сторонами в области обеспечения безопасности полетов.

РУБП также служит для представления информации о концептуальных рамках СУБП как сотрудникам поставщика обслуживания, так и соответствующим внешним организациям.

Для принятия РУБП в качестве официального документа поставщик обслуживания направляет РУБП на согласование в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. При этом поставщик обслуживания несет полную ответственность за качество и полноту разработанного им РУБП, а персонал поставщика обслуживания ознакамливается и руководствуется РУБП.

Согласование РУБП поставщика обслуживания уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации осуществляется в сроки установленные в соответствии с Административным процедурно-процессуальным кодексом Республики Казахстан.

31. РУБП поставщика обслуживания содержит:

- 1) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) требования к СУБП, а также ссылки на действующие нормативные правовые требования к СУБП;
- 3) описание авиационной системы, в котором определена область действия СУБП;
- 4) описание иерархии ответственности, обязанностей и полномочий в отношении процессов и процедур СУБП, включая информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- 5) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- 6) описание процессов и процедур выявления опасностей (опасных факторов) и оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов;
- 7) описание процедур внутреннего расследования авиационных событий в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания;
- 8) описание процедур установления и мониторинга SPI и SPT, а также контроля достижения SPT;
- 9) описание процессов и процедур, связанных с подготовкой в области СУБП всего персонала поставщика обслуживания;
- 10) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;
- 11) описание процедур внутренних проверок;

- 12) описание процедур осуществления изменений;
- 13) описание процедур управления документооборотом СУБП;
- 14) ERP, если применимо.

РУБП является отдельным документом или объединяется с другими организационными документами поставщика обслуживания.

РУБП необходимо своевременно пересматривать и обновлять, срок пересмотра определяется поставщиком обслуживания. Прежде чем внести изменения в РУБП, поставщик обслуживания согласовывает изменения с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Раздел 3. Управление рисками (факторами риска) для безопасности полетов

Глава 7. Выявление опасностей (опасных факторов)

32. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс управления своими рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов включает выявление опасностей (опасных факторов), оценку рисков (факторов риска) для безопасности полетов и осуществление мер по их контролю и (или) уменьшению.

33. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления опасностей (опасных факторов), связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

Процесс выявления опасностей (опасных факторов) основывается на сочетании реагирующего и проактивного методов.

34. Поставщик обслуживания определяет внутренние и внешние источники информации и (или) данных для выявления опасностей (опасных факторов) для безопасности полетов.

Информация и (или) данные, получаемые из внутренних и внешних источников, используются поставщиком обслуживания при осуществлении реагирующего и проактивного методов выявления опасностей (опасных факторов).

Внутренние и внешние источники информации для выявления опасностей (опасных факторов) приведены в пунктах 9.4.4.1 и 9.4.4.2 Руководства по управлению безопасностью полетов (Doc 9859 ИКАО).

35. Поставщик обслуживания в рамках организации внедряет и поддерживает соразмерную ССОДБП, включающую указанную ниже информацию, а также другую необходимую информацию в соответствии с утвержденным РУБП поставщика обслуживания.

ССОДБП означает систему сбора, обработки и представления данных, базу данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая данные и информацию:

- 1) относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым полномочным органом по расследованию или поставщиками обслуживания;
- 2) из системы обязательного представления данных об авиационных событиях;
- 3) из системы добровольного представления данных об авиационных событиях;
- 4) из анализа полетных данных в соответствии с приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15852).

Поставщик обслуживания внедряет ССОДБП, которая основывается на принципе справедливой культуры, а также является основным источником данных о безопасности полетов для ССОДБП уполномоченного органа и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

36. Поставщик обслуживания определяет какие данные и информация о безопасности полетов, подлежат сбору и анализу для поддержания процесса управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принятия решений по обеспечению безопасности полетов, а также для более точной оценки воздействия (степени вероятности и серьезности) опасностей (опасных факторов) и связанных с ними рисков (факторов риска), а также для процесса определения и (или) пересмотра SPI.

Поставщик обслуживания для более точного представления о своих рисках (факторах риска) для безопасности полетов и о ходе достижения своих целей в области безопасности полетов рассматривает возможность применения интегрированного подхода к сбору данных о безопасности полетов, поступающих из внутренних и внешних источников.

Типовые данные и информация о безопасности полетов, подлежащие сбору приведены на рисунке 5-1 Руководства по управлению безопасностью полетов (Doc 9859 ИКАО).

37. Поставщик обслуживания обеспечивает всему персоналу возможность представления данных и информации о безопасности полетов посредством ССОДБП.

Поставщик обслуживания осведомляет весь персонал о преимуществах представления данных о безопасности полетов и о том, какую информацию и в каком порядке следует сообщать в целях внедрения надлежащей культуры представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов.

38. Поставщик обслуживания обеспечивает конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов.

Конфиденциальность ССОДБП и лиц, представивших данные о безопасности полетов, обеспечивается назначенным поставщиком обслуживания ответственным лицом за ведение ССОДБП.

Сохранение конфиденциальности способствует обнаружению опасностей (опасных факторов), которые вызваны ошибками сотрудников.

Данные или информация о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в рамках ССОДБП не предоставляют или не используются в целях, не относящихся к поддержанию или повышению уровня безопасности полетов, за исключением случаев, когда уполномоченный орган или уполномоченная организация в сфере гражданской авиации определяет, что применяется порядок в соответствии с пунктом 2 статьи 92-2 Закона.

Поставщик обслуживания принимает внутренние правила, устанавливающие порядок реализации справедливой культуры. Реализация справедливой культуры осуществляется в соответствии с положениями статей 92-1, 92-2 и 92-3 Закона, а также требованиями приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15597) (далее - Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации) и РУБП поставщика обслуживания.

39. Поставщик обслуживания обеспечивает предоставление ответа любому лицу, представившему данные о безопасности полетов, который содержит информацию о принятых решениях или мерах.

Ответы поставщика обслуживания лицам, представившим данные в ССОДБП, подтверждают то, что такие сообщения воспринимаются всерьез, а также способствуют популяризации позитивной культуры безопасности полетов и поощрению представления данных.

40. В СУБП поставщика обслуживания описывается порядок ведения ССОДБП и ответственность должностных лиц по представлению качественных данных и информации о безопасности полетов в целях поддержания ССОДБП, которые классифицируются в соответствии с таксономией, применяемой поставщиком обслуживания. При направлении уведомления через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах применяется таксономия ИКАО Accident/Incident Data Reporting (ADREP).

41. Поставщик обслуживания представляет данные о безопасности полетов, включая данные об авиационных событиях, в порядке, установленном Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации и РУБП поставщика обслуживания.

42. Внутренние расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиком обслуживания, являются неотъемлемой частью СУБП поставщика обслуживания.

Основная задача внутренних расследований в области безопасности полетов, проводимых поставщиком обслуживания, заключается в том, чтобы понять, что произошло и как предотвратить возникновение похожих ситуаций в будущем путем устранения или уменьшения недостатков в обеспечении безопасности полетов.

43. Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются поставщиками обслуживания в рамках СУБП. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные Правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.

Поставщик обслуживания создает комиссию по внутреннему расследованию с учетом исключения конфликта интересов, которая руководствуется принципами объективности и беспристрастности при проводимом расследовании. При этом поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение внутренних расследований.

По завершению расследования окончательный отчет представляется поставщиками обслуживания в полномочный орган по расследованию уполномоченного органа и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

44. Поставщик обслуживания обобщает данные и информацию о безопасности полетов, полученные из ССОДБП, а также из других имеющихся источников в анализ состояния безопасности полетов.

45. В процессе выявления опасностей (опасных факторов) рассматриваются все возможные опасности (опасные факторы), которые существуют в сфере авиационной деятельности поставщика обслуживания, включая взаимодействие с другими системами, как внутри, так и вне организации.

После выявления опасностей (опасных факторов) поставщиком обслуживания определяются их потенциальные последствия.

46. Выявленные опасности (опасные факторы) и их потенциальные последствия подлежат документальному оформлению в целях дальнейшего использования в ходе процесса оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Глава 8. Оценка и уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов

47. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий определение, анализ, оценку, контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска)

для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями (опасными факторами).

48. Поставщик обслуживания разрабатывает и утверждает матрицу оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации, а также процедуру по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов.

Процедура по оценке и управлению рисками (факторами риска) для безопасности полетов помимо прочего, включает описание метода, который позволяет определить, какие риски (факторы риска) для безопасности полетов являются недопустимыми или допустимыми или приемлемыми, в том числе описание метода присвоения приоритетности мерам, направленным на контроль и (или) уменьшение таких рисков (факторов риска).

49. Матрица оценки рисков (факторов риска) для безопасности полетов используется для определения допустимости риска (факторов риска) учитывая вероятность и степень серьезности риска (факторов риска) для безопасности полетов.

50. В зависимости от допустимости риска (факторов риска) поставщик обслуживания предпринимает необходимые меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска):

1) недопустимый – незамедлительно принять меры по уменьшению риска (факторов риска) или прекратить деятельность. Выполнить первоочередные действия по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов, чтобы обеспечить наличие дополнительных или улучшенных механизмов профилактики в целях снижения индекса риска (факторов риска) для безопасности полетов до допустимого уровня;

2) допустимый - допускается при осуществлении определенных мер по контролю и (или) уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов. Решение о допустимости риска (факторов риска) принимается руководителем, обладающим полномочиями принимать решения относительно допустимости риска (факторов риска) для безопасности полетов;

3) приемлемый - приемлем в своей текущей форме. Дальнейших мер по уменьшению риска (факторов риска) для безопасности полетов не требуется.

Поставщики обслуживания самостоятельно принимают решение о присвоении приоритетов своим оценкам риска (факторов риска) для безопасности полетов и о введении мер контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

51. В целях обеспечения эффективности мер по контролю и (или) уменьшению рисков (факторов риска) для безопасности полетов поставщик обслуживания осуществляет мониторинг SPI.

52. Процесс управления рисками (факторами риска) для безопасности полетов документируется поставщиком обслуживания и включает в себя:

1) ведение электронной таблицы или базы данных или использование программного обеспечения, с помощью которого можно хранить и анализировать большие объемы данных и информации о безопасности полетов в целях проведения ее дальнейшего анализа и мониторинга, подготовки персонала, при проведении внутренних проверок для определения эффективности средств контроля и (или) уменьшения рисков (факторов риска), а также для обмена информацией в области обеспечения безопасности полетов;

2) ведение реестра в удобном для поставщика обслуживания формате, который содержит информацию о выявленных опасностях (опасных факторах), их вероятности и потенциальных последствиях, оценке связанных с ними рисков (факторов риска), дату выявления, категорию опасности (опасного фактора), краткое описание, когда или где действует, кто выявил и какие меры были предприняты для контроля и (или) уменьшения соответствующих рисков (факторов риска).

Раздел 4. Обеспечение безопасности полетов

Глава 9. Контроль и оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

Параграф 1. Внутренние проверки СУБП

53. Деятельность по обеспечению безопасности полетов поставщика обслуживания включает разработку и реализацию мер, предпринимаемых в случае обнаружения каких-либо недостатков или проблем в своей деятельности, которые имеют влияние на безопасность полетов.

54. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки и оценки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания формируется на основании:

1) результатов выборочных и внеплановых проверок, проводимых уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также других внешних проверок обеспечения безопасности полетов;

2) результатов внутренних проверок СУБП поставщика обслуживания;

3) проведенных внутренних расследований авиационных событий;

4) данных и информации из ССОДБП;

5) проведенных поставщиком обслуживания анализов состояния безопасности полетов;

б) других источников, имеющихся в распоряжении поставщика обслуживания.

55. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов подтверждается путем соотношения результатов, установленных в рамках СУБП SPI и SPT к целям организации в области безопасности полетов, а также к SPI в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, которые устанавливаются в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 "Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации".

56. Внутренние проверки СУБП в сочетании с установлением и мониторингом SPI и SPT проводятся поставщиком обслуживания в целях проверки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Внутренние проверки СУБП поставщика обслуживания предназначены для выявления отклонений от требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, политики, процессов и процедур, установленных в рамках СУБП поставщика обслуживания, недостатков и (или) неэффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также возможностей для усовершенствования СУБП.

По результатам внутренних проверок СУБП поставщиком обслуживания разрабатываются и реализуются планы корректирующих и предупреждающих мер с указанием анализа первопричин возникновения соответствующих отклонений и (или) недостатков.

Параграф 2. Мониторинг SPI

57. Поставщик обслуживания в зависимости от вида деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг разрабатывает, устанавливает и контролирует SPI которые связаны с целями в области обеспечения безопасности полетов, выбраны или установлены исходя из имеющихся данных и надежных измерений, в надлежащей мере конкретные и исчислимые, а также реалистичные с учетом возможностей и ограничений поставщика обслуживания.

Описание каждого SPI включает следующую информацию:

- 1) описание того, что измеряет SPI;
- 2) назначение SPI (чем предполагается управлять и кого предполагается информировать с помощью этого SPI);
- 3) единицы измерения и какие-либо требования для расчета SPI;
- 4) информацию о том, кто отвечает за сбор, проверку, мониторинг, представление сведений и принятие мер в связи с SPI (какие сотрудники из каких структурных подразделений организации);
- 5) информация о том, где или как должны собираться и храниться данные в отношении SPI;

б) частота представления, сбора, мониторинга и анализа данных в отношении SPI.

58. Поставщик обслуживания контролирует достижение SPT через оценку SPI, включающую в себя определение и установление источника информации о SPI для мониторинга.

SPT определяют запланированные руководством поставщика обслуживания достижения в области управления эффективностью обеспечения безопасности полетов на краткосрочную и среднесрочную перспективу. SPT обеспечивают измеримый способ проверки действенности мероприятий по управлению эффективностью обеспечения безопасности полетов.

При установлении SPT учитываются такие факторы, как преобладающий уровень риска (факторов риска), допустимость риска (факторов риска) для безопасности полетов, а также ожидания относительно уровня безопасности полетов в конкретной сфере авиационной деятельности.

59. Мониторинг и оценка SPI осуществляются поставщиком обслуживания посредством сбора данных и информации о безопасности полетов из источников, имеющихся в распоряжении организации. Использование данных и информации о безопасности полетов для мониторинга, оценки и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов представляет собой необходимую деятельность по выработке информации, которая требуется для принятия решений в отношении мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов.

Мониторинг, оценка и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов обеспечивают способ проверки эффективности мер, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов, а также способ измерения целостности и эффективности процессов и деятельности в рамках СУБП.

Параграф 3. Анализ безопасности полетов

60. Поставщик обслуживания в рамках собственной СУБП проводит обработку и анализ данных и информации по безопасности полетов для проверки, изучения, описания, преобразования, оценки и визуализации полученных (собранных) данных и информации о безопасности полетов в целях выявления полезной информации, формирования заключений и поддержки основанного на данных процесса принятия решений.

Анализ безопасности полетов поставщика обслуживания обеспечивает практически полезную информацию о безопасности полетов в форме статистических показателей, графиков, диаграмм, отчетов, таблиц или презентаций в целях развития культуры безопасности поставщика обслуживания.

Анализ безопасности полетов проводится поставщиком обслуживания в целях:

1) определения причин и способствующих факторов, связанных с опасностями (опасными факторами) и элементами, препятствующими постоянному повышению уровня безопасности полетов;

2) изучения областей, подлежащих улучшению, и повышения эффективности средств контроля за обеспечением безопасности полетов;

3) поддержания постоянного мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и тенденций в этой области.

Анализ безопасности полетов осуществляется назначенным руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) или группой лиц, ответственной за внедрение и функционирование СУБП поставщика обслуживания. При этом поставщик обслуживания обеспечивает квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение такого анализа.

61. По результатам анализа безопасности полетов, мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания составляется ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов направляются поставщиком обслуживания в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для обобщения и принятия предупреждающих мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.

Глава 10. Осуществление изменений

62. Поставщик обслуживания определяет, описывает в РУБП и осуществляет процесс, направленный на выявление и управление изменениями, которые могут повлиять на уровень рисков (факторов риска) для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами, а также выявляет опасности (опасные факторы) и связанные с ними риски (факторы риска) для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками (факторами риска).

63. Поставщик обслуживания в рамках своей деятельности определяет какие изменения способствуют запуску процесса осуществления изменений.

Поставщик обслуживания учитывает воздействие изменений на персонал организации и заблаговременно доводит соответствующую информацию об изменениях до своего персонала.

64. Процесс осуществления изменений поставщиком обслуживания включает в себя :

1) описание изменения и причин его осуществления;

2) определение лиц, оборудования, систем, процессов, структур или интерфейсов, которые будут им затронуты. Может потребоваться пересмотр описания системы и

интерфейсов организации. Изменения могут повлиять на уже действующие меры, направленные на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов;

3) выявление опасностей (опасных факторов), связанных с изменением, и проведение оценки риска (факторов риска) для безопасности полетов;

4) разработку и утверждение плана действий (реализации изменения), в котором указывается, что, кому и в какой срок необходимо выполнить;

5) утверждение изменения первым руководителем поставщика обслуживания.

65. Поставщик обслуживания сообщает уполномоченной организации в сфере гражданской авиации о любых изменениях функций или смене назначенных руководителей в установленном порядке и обеспечивает контроль в соответствующих структурах организации при отсутствии назначенных руководителей, а также сообщает об изменениях в областях действия сертификата, выдаваемого уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с сертификационными требованиями к поставщикам обслуживания согласно приказу исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 6 февраля 2015 года № 115 "Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан под № 10486).

Глава 11. Постоянное совершенствование СУБП

66. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания и дальнейшего совершенствования СУБП.

67. Поставщик обслуживания поддерживает и постоянно совершенствует СУБП вследствие постоянных изменений организации и ее эксплуатационных условий.

Процесс постоянного совершенствования СУБП поставщика обслуживания основывается на оценке итоговых показателей эффективности СУБП, а также на результатах оценки информации, которая собрана в ходе осуществления деятельности поставщика обслуживания.

К методам позволяющим определить эффективность СУБП относятся:

1) проверки, которые включают как внутренние проверки поставщика обслуживания, так и проверки, проводимые другими организациями;

2) оценки, включающие оценки культуры обеспечения безопасности полетов и оценки эффективности СУБП поставщика обслуживания;

3) мониторинг событий, который предполагает мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и фактов нарушения нормативных правовых требований и (или) правил, установленных поставщиком обслуживания.

4) обзоры состояния безопасности полетов включают обзоры в отношении культуры безопасности полетов, позволяющие собирать полезную информацию об участии персонала в функционировании СУБП. С их помощью определяется показатель уровня культуры обеспечения безопасности полетов в организации;

5) анализ на уровне руководства, который предусматривает проверку того, достигает ли поставщик обслуживания целей в области обеспечения безопасности полетов, и представляет собой возможность рассмотреть всю имеющуюся информацию о безопасности полетов в целях определения общих тенденций в обеспечении безопасности полетов.

6) оценка SPI и SPT в рамках анализа на уровне руководства, которая учитывает тенденции, а при наличии соответствующих данных позволяет проводить сравнение с данными других поставщиков обслуживания, государства или с глобальными данными;

7) использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из ССОДБП и результатах, проводимых поставщиком обслуживания внутренних расследований в области безопасности полетов, результатом которых является реализация улучшений в области обеспечения безопасности полетов.

68. Постоянный мониторинг SPI, мониторинг функционирования СУБП, ее системы управления рисками (факторами рисков) для безопасности полетов и вспомогательных систем позволяет поставщику обслуживания убедиться в том, что процессы управления безопасностью полетов ведут к достижению поставленных им целей в области обеспечения безопасности полетов, а также способствует постоянному совершенствованию СУБП.

Раздел 5. Популяризация вопросов безопасности полетов

Глава 12. Подготовка кадров и обучение

69. 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 персонала, которая постоянно повышается при помощи обучения и подготовки кадров, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации. Первый руководитель и руководители, которые напрямую подотчетны первому руководителю выполняют ведущую роль в популяризации культуры обеспечения безопасности полетов во всей организации.

Популяризация вопросов безопасности полетов дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов.

Поставщик обслуживания внедряет и осуществляет процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Процессы информационного взаимодействия учитывают стратегические указания руководства поставщика обслуживания и поощряют всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов о состоянии безопасности полетов.

70. Поставщик обслуживания разрабатывает и реализует программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов, которые обеспечивают надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП.

Рамки программ подготовки в области обеспечения безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) отвечает за наличие и реализацию соответствующих программ подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов.

Программы подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов включают требования к первоначальной подготовке, переподготовке и поддержанию профессионального уровня персонала в целях сохранения профессиональных навыков персонала поставщика обслуживания.

71. Поставщик обслуживания определяет обязанности персонала, связанные с СУБП, и обеспечивает прохождение каждым сотрудником подготовки, соответствующей его участию в функционировании СУБП.

В программах подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания указывается содержание обучения в области обеспечения безопасности полетов для персонала, непосредственно связанного с СУБП, включая первого руководителя.

72. Программа подготовки персонала в области обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания для персонала, непосредственно связанного с СУБП разрабатываются и реализуются в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 "Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 8785) (далее – Типовые программы).

73. В целях сохранения компетентности сотрудниками всех уровней для выполнения своих функциональных обязанностей в области обеспечения безопасности полетов поставщиком обслуживания проводятся проверки навыков и знаний персонала не реже чем один раз в три года.

При обнаружении пробелов или недостатков в знаниях и (или) навыках персонала по результатам проверки навыков и знаний персонала, задействованного в обеспечении безопасности полетов поставщиком обслуживания, предпринимаются соответствующие корректирующие меры.

Глава 13. Обмен информацией о безопасности полетов

74. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- 1) обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соразмерном занимаемым ими должностям;
- 2) предоставляют важную с точки зрения безопасности полетов информацию;
- 3) разъясняют причины предпринятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- 4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

75. Поставщик обслуживания обеспечивает доведение до сведения всего персонала политики и целей в области обеспечения безопасности полетов и процедур СУБП. Доведение этой информации, а также популяризация вопросов безопасности полетов реализуется поставщиком обслуживания посредством информационных писем (сводок), уведомлений, бюллетеней о безопасности полетов, интернет-ресурсов, брифингов и (или) курсов подготовки персонала по вопросам безопасности полетов.

Руководитель инспекции по безопасности полетов (руководитель по безопасности полетов) обеспечивает широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий и инцидентов или опыта поставщика обслуживания и других организаций.

Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

- 1) обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП, что является способом популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;
- 2) распространение критически важной информации для обеспечения безопасности полетов, которая связана с проблемами обеспечения безопасности полетов и рисками (факторами риска) для безопасности полетов, из-за которых поставщик обслуживания может оказаться подверженным риску (факторам риска) для безопасности полетов. Поставщик обслуживания определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;
- 3) повышение осведомленности о новых мерах, направленных на контроль и (или) уменьшение рисков (факторов риска) для безопасности полетов и корректирующих

мерах. Риски (факторы риска) для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик обслуживания, со временем будут изменяться, поэтому информацию об этих изменениях необходимо доводить до сведения соответствующих сотрудников;

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

5) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников поставщика обслуживания к выявлению опасностей (опасных факторов) и представлению информации о них. Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны. Важно, чтобы все сотрудники поставщика обслуживания сообщали о проблемах безопасности полетов посредством ССОДБП;

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

76. Поставщик обслуживания осуществляет оценку эффективности своего процесса обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Оценка эффективности процесса обмена информацией осуществляется при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП.

77. Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов проводятся поставщиком обслуживания на постоянной основе.