

**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 года 2011 года № 173

## **Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов Глава 1. Общие положения**

**Сноска. Заголовок главы 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов (далее - Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и определяет порядок организации системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП).

2. План реализации СУБП утверждается руководителем эксплуатанта гражданских воздушных судов и разрабатывается на основе национальных нормативных правовых актов и Международных стандартов и Рекомендуемой практики.

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

1) подготовке реалистичной стратегии реализации СУБП, которая будет отвечать целям организации в области безопасности полетов;

2) планированию ряда контролируемых шагов, необходимых для реализации СУБП;

3) определению границ ответственности для реализации СУБП.

4. Для эффективного регулирования рабочей нагрузки, связанной с реализацией СУБП, предлагается осуществить поэтапный подход. Каждый этап базируется на введении в действие конкретных элементов концептуальных рамок Международной организации гражданской авиации ИКАО (далее - ИКАО) для СУБП.

5. Сроки реализации каждого этапа соответствуют масштабам организации и сложности предоставляемых услуг.

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

- 1) планирование реализации СУБП;
- 2) реагирующие процессы управления безопасностью полетов;
- 3) прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;
- 4) обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

## **Глава 2. Планирование реализации СУБП**

**Сноска. Заголовок главы 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

7. В целях планирования реализации СУБП руководителю эксплуатанта гражданских воздушных судов необходимо:

1) назначить ответственное лицо или группу планирования для разработки плана реализации;

2) провести описание системы и анализ пробелов:

Описание системы включает в себя, что является первой предпосылкой для реализации СУБП в организации которая предполагает области взаимодействия внутри системы, а также области взаимодействия с другими системами в авиатранспортной сфере.

На основании результатов анализа пробелов ответственный руководитель или группа планирования разрабатывают план реализации СУБП с учетом выявления потенциальных пробелов, которые могут воспрепятствовать реализации СУБП и разработки мер по устранению таких пробелов.

8. Работа по определению плана в области безопасности полетов включает в себя:

1) разработку плана в области безопасности полетов;

2) подписание ответственным руководителем документа, содержащего план в области безопасности полетов;

3) доведение до сведения всей организации документа, содержащего план в области безопасности полетов с утверждающей резолюцией;

4) установление графика периодического рассмотрения плана в области безопасности полетов для обеспечения ее актуальности и соответствия уровню организации.

9. Работа по определению цели в области безопасности полетов включает в себя:

1) установление для СУБП цели в области безопасности полетов путем определения уровня безопасности полетов в виде:

показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

целевых задач безопасности полетов;

планов действий;

2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:

установления порядка включения в подряды требований СУБП;

предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

1) создание инспекции по безопасности полетов (далее - ИБП);

2) назначение руководителя, ответственного за безопасность полетов, который является ответственным лицом и координатором по вопросам разработки и обеспечения эффективного функционирования СУБП;

3) установление линии связи между ИБП и ответственным руководителем;

4) обеспечение соответствия функциональных линий связи масштабам организации и сложности предоставляемых услуг;

5) документальное оформление полномочий в области безопасности полетов и доведение их до сведения всей организации, определив при этом уровень руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости факторов риска для безопасности полетов.

11. Координация плана мероприятий на случай аварийной обстановки (далее - ПМАО) включает в себя:

1) внутреннюю координацию:

рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

установление порядка координации действий ответственных лиц во время аварийной ситуации и порядка перехода к нормальной деятельности;

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

введение в руководство по организации системы управления безопасностью полетов (далее - РСУБП) порядка взаимодействия между организациями в соответствии с их ПМАО.

12. Работы по разработке плана реализации СУБП включают в себя:

1) назначение руководителя или группы планирования, ответственных за разработку плана реализации СУБП;

2) проведение регулярных совещаний с руководящим составом для рассмотрения хода выполнения;

3) включение важных пунктов плана реализации СУБП в бизнес-план организации;

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

6) составление проекта РСУБП, с целью доведения до сведения личного состава подхода к организации безопасности полетов;

7) по мере осуществления поэтапного подхода к СУБП расширение, пересмотр и изменение содержания РСУБП.

13. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя подготовку в области безопасности полетов состоит из:

1) разработки документально оформленного процесса для определения требований к подготовке;

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

3) разработки курса подготовки в области безопасности полетов, в который входит: специфическая для занимаемой должности начальная подготовка (общие вопросы безопасности полетов);

начальный/ознакомительный курс подготовки, включающей СУБП, в том числе человеческие и организационные факторы;

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

5) организации и составления графика соответствующей подготовки всех сотрудников согласно их компетенции и участию в СУБП;

6) ведения личных дел на каждого сотрудника, включая руководство, по учету прохождения подготовки.

14. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в установлении средств распространения организационной информации в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

15. Для планирования реализации СУБП, потребуется от 1 до 6 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

1) подписанный руководителем авиапредприятия документ, содержащий план в области безопасности полетов;

2) доведение до сведения всех сотрудников плана в области безопасности полетов;

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

- 8) опубликование первоначального варианта РСУБП;
- 9) создание средств распространения организационной информации по вопросам безопасности полетов.

### **Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

17. Выявление и анализ факторов опасности на основе реагирующих процессов включают в себя:

- 1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе реагирующей информации о факторах опасности;
- 2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

18. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов предусматривает:

- 1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;
- 2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

19. Разработка программы подготовки в области безопасности полетов для персонала ИБП и руководителей подразделений по:

- 1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;
- 2) выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов (персонал ИБП проходит подготовку по выявлению факторов опасности и представлению о них данных, исходя из обуславливающих их событий, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов);
- 3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

- 1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;
- 2) сбор информации о реагирующих процессах управления факторами риска для безопасности полетов в РСУБП;
- 3) введение требований в отношении основанного на реагирующих процессах выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов в тендерную документацию для подрядчиков и уведомить об этом в письменном виде подрядчиков и субподрядчиков.

21. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, создание средств распространения организационной информации по реагирующим процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет-ресурсы;

электронная почта.

22. Для реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов, потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

23. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) создание базы данных о безопасности полетов;

2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;

3) завершение подготовки персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов;

4) распространение в организации критической для безопасности полетов информации на основе аналитических данных, собранных в ходе реагирующих процессов.

#### **Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

24. Выявление и анализ факторов опасности на основе прогнозируемых процессов включает в себя:

1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе прогностической информации о факторах опасности;

2) применение упорядоченного подхода к прогнозируемому выявлению факторов опасности.

25. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов включает в себя:

1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;

2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

26. Подготовка включает в себя:

1) проведение подготовки персонала ИБП по конкретным прогнозируемым средствам сбора данных о безопасности полетов;

2) проведение инструктажа руководителей подразделений, летного и инженерно-технического состава по прогнозируемым процессам;

3) разработку программы подготовки в области безопасности полетов для летного, инженерно-технического состава и руководителей подразделений по:

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов (летный и инженерно-технический состав проходят подготовку по вопросам выявления факторов опасности, возникающих в результате менее серьезных обуславливающих их событий или во время штатной деятельности в реальном времени, и по вопросам представления о них данных, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов).

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

1) хранить в базе данных сведений о безопасности полетов, информации, полученной в результате управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

2) включать в РСУБП информацию о прогнозируемых процессах управления факторами риска для безопасности полетов;

3) разрабатывать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые задачи безопасности полетов;

4) вводить требования в отношении выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов в тендерную документацию для получения подрядов и письменно уведомить об этом подрядчиков и субподрядчиков.

28. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по прогнозируемым процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

29. Для реализации прогнозируемых процессов управления безопасностью полетов потребуется от 12 до 16 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

30. Результаты, получаемые при прогнозируемом процессе управления безопасностью полетов:

1) установлен первоначальный период изучения прогнозируемых средств сбора информации о выявлении факторов опасности;

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

3) завершена подготовка персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

4) завершена разработка показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и задач обеспечения безопасности полетов;

5) завершено распространение критичной для безопасности полетов информации, основанной на данных о безопасности полетов, собранных с помощью реагирующих, прогнозируемых процессов.

## **Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях**

**Сноска. Заголовок главы 5 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

31. Эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП включает в себя:

1) установление показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

2) установление целевых задач безопасности полетов;

3) разработку планов действий;

4) определение по мере необходимости мер оценки надежности, готовности и/или точности планов действий;

5) согласование с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации порядка оценки показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

**Сноска. Пункт 31 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

32. Мониторинг и изменение показателей эффективности обеспечения безопасности полетов включает в себя определение и установление источника информации о показателях эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга.

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

1) разработку официального процесса для контролирования осуществления изменений с учетом:

критичности систем и видов деятельности;

стабильности систем и эксплуатационной среды;

эффективности деятельности в прошлом;

2) определение изменений, возможно повлияющих на сложившиеся процессы, процедуры, продукцию и услуги;

3) определение мероприятий, гарантирующих эффективное обеспечение безопасности полетов до осуществления изменений.

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

1) разработку методов оценки и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов;

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

4) установление графика оценки служб и средств, оборудования, документации и процедур, проводящейся в ходе проверок и обследований;

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

6) разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

35. Подготовка, включает в себя разработку курса подготовки по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях для сотрудников, занятых в реализации этапа по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

36. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

37. Для реализации обеспечения безопасности полетов в эксплуатационных условиях потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

38. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) достигнуто соглашение с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации по показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и задачам обеспечения безопасности полетов;

2) завершена подготовка эксплуатационного персонала, начальников и руководителей подразделений по вопросам обеспечения безопасности полетов;

3) создана база данных по безопасности полетов, документация по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

**Сноска. Пункт 38 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

## **Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов в аэропортах**

### **Глава 1. Общие положения**

**Сноска. Заголовок главы 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (далее - Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и определяет порядок организации системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП).

2. План реализации СУБП утверждается руководителем аэропорта, и разрабатывается на основе национальных нормативных правовых актов и Международных стандартов и Рекомендуемой практики.

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

- 1) подготовке реалистичной стратегии реализации СУБП, которая будет отвечать целям организации в области безопасности полетов;
- 2) планированию ряда контролируемых шагов, необходимых для реализации СУБП;
- 3) определению границ ответственности для реализации СУБП.

4. Для эффективного регулирования рабочей нагрузки, связанной с реализацией СУБП, предлагается осуществить поэтапный подход. Каждый этап базируется на введении в действие конкретных элементов концептуальных рамок Международной организации гражданской авиации ИКАО (далее - ИКАО) для СУБП.

5. Сроки реализации каждого этапа соответствуют масштабам организации и сложности предоставляемых услуг.

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

- 1) планирование реализации СУБП;
- 2) реагирующие процессы управления безопасностью полетов;
- 3) прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;
- 4) обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

### **Глава 2. Планирование реализации СУБП**

Сноска. Заголовок главы 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

7. В целях планирования реализации СУБП руководителю аэропорта необходимо:

1) назначить ответственное лицо или группу планирования для разработки плана реализации;

2) провести описание системы и анализ пробелов:

Описание системы включает в себя, что является первой предпосылкой для реализации СУБП в организации которая предполагает области взаимодействия внутри системы, а также области взаимодействия с другими системами в авиатранспортной сфере.

На основании результатов анализа пробелов ответственный руководитель или группа планирования разрабатывают план реализации СУБП с учетом выявления потенциальных пробелов, которые могут воспрепятствовать реализации СУБП и разработки мер по устранению таких пробелов.

8. Работа по определению плана в области безопасности полетов включает в себя:

1) разработку плана в области безопасности полетов;

2) подписание ответственным руководителем документа, содержащего план в области безопасности полетов;

3) доведение до сведения всей организации документа, содержащего план в области безопасности полетов с утверждающей резолюцией;

4) установление графика периодического рассмотрения плана в области безопасности полетов для обеспечения ее актуальности и соответствия уровню организации.

9. Работа по определению цели в области безопасности полетов включает в себя:

1) установление для СУБП цели в области безопасности полетов путем определения уровня безопасности полетов в виде:

показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

целевых задач безопасности полетов;

планов действий;

2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:

установления порядка включения в подряды требований СУБП;

предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

1) создание инспекции по безопасности полетов (далее - ИБП);

2) назначение руководителя, ответственного за безопасность полетов, который является ответственным лицом и координатором по вопросам разработки и обеспечения эффективного функционирования СУБП;

- 3) установление линии связи между ИБП и ответственным руководителем;
- 4) обеспечение соответствия функциональных линий связи масштабам организации и сложности предоставляемых услуг;
- 5) документальное оформление полномочий в области безопасности полетов и доведение их до сведения всей организации, определив при этом уровень руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости факторов риска для безопасности полетов.

11. Координация плана мероприятий на случай аварийной обстановки (далее - ПМАО) включает в себя:

- 1) внутреннюю координацию:
  - рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;
  - установление порядка координации действий ответственных лиц во время аварийной ситуации и порядка перехода к нормальной деятельности;
- 2) внешнюю координацию:
  - определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;
  - оценка ПМАО взаимодействующих организаций;
  - координирование ПМАО между организациями;
  - введение в руководство по организации системы управления безопасностью полетов (далее - РСУБП) порядка взаимодействия между организациями в соответствии с их ПМАО.

12. Работы по разработке плана реализации СУБП включают в себя:

- 1) назначение руководителя или группы планирования, ответственных за разработку плана реализации СУБП;
- 2) проведение регулярных совещаний с руководящим составом для рассмотрения хода выполнения;
- 3) включение важных пунктов плана реализации СУБП в бизнес-план организации;
- 4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;
- 5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;
- 6) составление проекта РСУБП, с целью доведения до сведения личного состава подхода к организации безопасности полетов;
- 7) по мере осуществления поэтапного подхода к СУБП расширение, пересмотр и изменение содержания РСУБП.

13. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя подготовку в области безопасности полетов состоит из:

- 1) разработки документально оформленного процесса для определения требований к подготовке;

- 2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;
- 3) разработки курса подготовки в области безопасности полетов, в который входит: специфическая для занимаемой должности начальная подготовка (общие вопросы безопасности полетов); начальный/ознакомительный курс подготовки, включающей СУБП, в том числе человеческие и организационные факторы; периодическая переподготовка;
- 4) определения расходов связанных с подготовкой;
- 5) организации и составления графика соответствующей подготовки всех сотрудников согласно их компетенции и участию в СУБП;
- 6) ведения личных дел на каждого сотрудника, включая руководство, по учету прохождения подготовки.

14. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в установлении средств распространения организационной информации в том числе:

- информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов;
- интернет ресурсы;
- электронная почта.

15. Для планирования реализации СУБП, потребуется от 1 до 6 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

- 1) подписанный руководителем авиапредприятия документ, содержащий план в области безопасности полетов;
- 2) доведение до сведения всех сотрудников плана в области безопасности полетов;
- 3) завершение описания системы;
- 4) завершение анализа пробелов;
- 5) создание организационной структуры СУБП;
- 6) утверждение плана реализации СУБП;
- 7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;
- 8) опубликование первоначального варианта РСУБП;
- 9) создание средств распространения организационной информации по вопросам безопасности полетов.

### **Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

17. Выявление и анализ факторов опасности на основе реагирующих процессов включают в себя:

1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе реагирующей информации о факторах опасности;

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

18. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов предусматривает:

1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;

2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

19. Разработка программы подготовки в области безопасности полетов для персонала ИБП и руководителей подразделений по:

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

2) выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов (персонал ИБП проходит подготовку по выявлению факторов опасности и представлению о них данных, исходя из обуславливающих их событий, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов);

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

2) сбор информации о реагирующих процессах управления факторами риска для безопасности полетов в РСУБП;

3) введение требований в отношении основанного на реагирующих процессах выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов в тендерную документацию для подрядчиков и уведомить об этом в письменном виде подрядчиков и субподрядчиков.

21. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, создание средств распространения организационной информации по реагирующим процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

22. Для реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов, потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

23. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

- 1) создание базы данных о безопасности полетов;
- 2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;
- 3) завершение подготовки персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов;
- 4) распространение в организации критической для безопасности полетов информации на основе аналитических данных, собранных в ходе реагирующих процессов.

#### **Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

24. Выявление и анализ факторов опасности на основе прогнозируемых процессов включает в себя:

- 1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе прогностической информации о факторах опасности;
- 2) применение упорядоченного подхода к прогнозируемому выявлению факторов опасности.

25. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов включает в себя:

- 1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;
- 2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

26. Подготовка включает в себя:

- 1) проведение подготовки персонала ИБП по конкретным прогнозируемым средствам сбора данных о безопасности полетов;
- 2) проведение инструктажа руководителей подразделений, инженерно-технического состава и обслуживающего персонала по прогнозируемым процессам;
- 3) разработку программы подготовки в области безопасности полетов для инженерно-технического состава, обслуживающего персонала и руководителей подразделений по:  
соответствующим компонентам плана реализации СУБП;  
выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов (инженерно-технический состав и

обслуживающий персонал проходят подготовку по вопросам выявления факторов опасности, возникающих в результате менее серьезных обуславливающих их событий или во время штатной деятельности в реальном времени, и по вопросам представления о них данных, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов).

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

1) хранить в базе данных сведений о безопасности полетов, информации, полученной в результате управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

2) включать в РСУБП информацию о прогнозируемых процессах управления факторами риска для безопасности полетов;

3) разрабатывать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые задачи безопасности полетов;

4) вводить требования в отношении выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов в тендерную документацию для получения подрядов и письменно уведомить об этом подрядчиков и субподрядчиков.

28. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по прогнозируемым процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

29. Для реализации прогнозируемых процессов управления безопасностью полетов потребуется от 12 до 16 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

30. Результаты, получаемые при прогнозируемом процессе управления безопасностью полетов:

1) установлен первоначальный период изучения прогнозируемых средств сбора информации о выявлении факторов опасности;

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

3) завершена подготовка персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

4) завершена разработка показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и задач обеспечения безопасности полетов;

5) завершено распространение критичной для безопасности полетов информации, основанной на данных о безопасности полетов, собранных с помощью реагирующих, прогнозируемых процессов.

## **Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях**

**Сноска. Заголовок главы 5 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

31. Эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП включает в себя:

- 1) установление показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 2) установление целевых задач безопасности полетов;
- 3) разработку планов действий;
- 4) определение по мере необходимости мер оценки надежности, готовности и/или точности планов действий;
- 5) согласование с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации порядка оценки показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

**Сноска. Пункт 31 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

32. Мониторинг и изменение показателей эффективности обеспечения безопасности полетов включает в себя определение и установление источника информации о показателях эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга.

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

1) разработку официального процесса для контролирования осуществления изменений с учетом:

- критичности систем и видов деятельности;
- стабильности систем и эксплуатационной среды;
- эффективности деятельности в прошлом;

2) определение изменений, возможно повлияющих на сложившиеся процессы, процедуры, продукцию и услуги;

3) определение мероприятий, гарантирующих эффективное обеспечение безопасности полетов до осуществления изменений.

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

1) разработку методов оценки и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов;

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

4) установление графика оценки служб и средств, оборудования, документации и процедур, проводящейся в ходе проверок и обследований;

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

6) разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

35. Подготовка, включает в себя разработку курса подготовки по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях для сотрудников, занятых в реализации этапа по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

36. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

37. Для реализации обеспечения безопасности полетов в эксплуатационных условиях потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

38. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) достигнуто соглашение с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации по показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и задачам обеспечения безопасности полетов;

2) завершена подготовка эксплуатационного персонала, начальников и руководителей подразделений по вопросам обеспечения безопасности полетов;

3) создана база данных по безопасности полетов, документация по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

**Сноска. Пункт 38 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

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**

### **Глава 1. Общие положения**

**Сноска. Заголовок главы 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и определяет порядок организации системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП).

2. План реализации СУБП утверждается руководителем органа по обслуживанию воздушного движения и разрабатывается на основе национальных нормативных правовых актов и Международных стандартов и Рекомендуемой практики.

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

- 1) подготовке реалистичной стратегии реализации СУБП, которая будет отвечать целям организации в области безопасности полетов;
- 2) планированию ряда контролируемых шагов, необходимых для реализации СУБП;
- 3) определению границ ответственности для реализации СУБП.

4. Для эффективного регулирования рабочей нагрузки, связанной с реализацией СУБП, предлагается осуществить поэтапный подход. Каждый этап базируется на введении в действие конкретных элементов концептуальных рамок Международной организации гражданской авиации ИКАО (далее – ИКАО) для СУБП.

5. Сроки реализации каждого этапа соответствуют масштабам организации и сложности предоставляемых услуг.

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

- 1) планирование реализации СУБП;
- 2) реагирующие процессы управления безопасностью полетов;
- 3) прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;
- 4) обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

## Глава 2. Планирование реализации СУБП

**Сноска. Заголовок главы 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

7. В целях планирования реализации СУБП руководителю органа по обслуживанию воздушного движения необходимо:

- 1) назначить ответственное лицо или группу планирования для разработки плана реализации;
- 2) провести описание системы и анализ пробелов:

Описание системы включает в себя, что является первой предпосылкой для реализации СУБП в организации которая предполагает области взаимодействия внутри системы, а также области взаимодействия с другими системами в авиатранспортной сфере.

На основании результатов анализа пробелов ответственный руководитель или группа планирования разрабатывают план реализации СУБП с учетом выявления потенциальных пробелов, которые могут воспрепятствовать реализации СУБП и разработки мер по устранению таких пробелов.

8. Работа по определению плана в области безопасности полетов включает в себя:

1) разработку плана в области безопасности полетов;

2) подписание ответственным руководителем документа, содержащего план в области безопасности полетов;

3) доведение до сведения всей организации документа, содержащего план в области безопасности полетов с утверждающей резолюцией;

4) установление графика периодического рассмотрения плана в области безопасности полетов для обеспечения ее актуальности и соответствия уровню организации.

9. Работа по определению цели в области безопасности полетов включает в себя:

1) установление для СУБП цели в области безопасности полетов путем определения уровня безопасности полетов в виде:

показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

целевых задач безопасности полетов;

планов действий;

2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:

установления порядка включения в подряды требований СУБП;

предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

1) создание инспекции по безопасности полетов (далее – ИБП);

2) назначение руководителя, ответственного за безопасность полетов, который является ответственным лицом и координатором по вопросам разработки и обеспечения эффективного функционирования СУБП;

3) установление линии связи между ИБП и ответственным руководителем;

4) обеспечение соответствия функциональных линий связи масштабам организации и сложности предоставляемых услуг;

5) документальное оформление полномочий в области безопасности полетов и доведение их до сведения всей организации, определив при этом уровень руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости факторов риска для безопасности полетов.

11. Координация плана мероприятий на случай аварийной обстановки (далее - ПМАО) включает в себя:

1) внутреннюю координацию:

рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

установление порядка координации действий ответственных лиц во время аварийной ситуации и порядка перехода к нормальной деятельности;

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

введение в руководство по организации системы управления безопасностью полетов (далее - РСУБП) порядка взаимодействия между организациями в соответствии с их ПМАО.

12. Работы по разработке плана реализации СУБП включают в себя:

1) назначение руководителя или группы планирования, ответственных за разработку плана реализации СУБП;

2) проведение регулярных совещаний с руководящим составом для рассмотрения хода выполнения;

3) включение важных пунктов плана реализации СУБП в бизнес-план организации;

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

6) составление проекта РСУБП, с целью доведения до сведения личного состава подхода к организации безопасности полетов;

7) по мере осуществления поэтапного подхода к СУБП расширение, пересмотр и изменение содержания РСУБП.

13. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя подготовку в области безопасности полетов состоит из:

1) разработки документально оформленного процесса для определения требований к подготовке;

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

3) разработки курса подготовки в области безопасности полетов, в который входит: специфическая для занимаемой должности начальная подготовка (общие вопросы безопасности полетов);

начальный ознакомительный курс подготовки, включающий СУБП, в том числе человеческие и организационные факторы;

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

5) организации и составления графика соответствующей подготовки всех сотрудников согласно их компетенции и участию в СУБП;

б) ведения личных дел на каждого сотрудника, включая руководство, по учету прохождения подготовки.

14. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в установлении средств распространения организационной информации в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов;  
интернет ресурсы;  
электронная почта.

15. Для планирования реализации СУБП, потребуется от 1 до 6 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

1) подписанный руководителем авиапредприятия документ, содержащий план в области безопасности полетов;

2) доведение до сведения всех сотрудников плана в области безопасности полетов;

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

8) опубликование первоначального варианта РСУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

9) создание средств распространения организационной информации по вопросам безопасности полетов.

**Сноска. Пункт 16 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

### **Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

17. Выявление и анализ факторов опасности на основе реагирующих процессов включают в себя:

1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе реагирующей информации о факторах опасности;

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

18. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов предусматривает:

1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;

2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

19. Разработка программы подготовки в области безопасности полетов для персонала ИБП и руководителей подразделений по:

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

2) выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов (персонал ИБП проходит подготовку по выявлению факторов опасности и представлению о них данных, исходя из обуславливающих их событий, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов);

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

2) сбор информации о реагирующих процессах управления факторами риска для безопасности полетов в РСУБП;

3) введение требований в отношении основанного на реагирующих процессах выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов в тендерную документацию для подрядчиков и уведомить об этом в письменном виде подрядчиков и субподрядчиков.

21. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, создание средств распространения организационной информации по реагирующим процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

22. Для реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов, потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

23. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) создание базы данных о безопасности полетов;

2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;

3) завершение подготовки персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов;

4) распространение в организации критической для безопасности полетов информации на основе аналитических данных, собранных в ходе реагирующих процессов.

#### **Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

24. Выявление и анализ факторов опасности на основе прогнозируемых процессов включает в себя:

- 1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе прогностической информации о факторах опасности;
- 2) применение упорядоченного подхода к прогнозируемому выявлению факторов опасности.

25. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов включает в себя:

- 1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;
- 2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

26. Подготовка включает в себя:

1) проведение подготовки персонала ИБП по конкретным прогнозируемым средствам сбора данных о безопасности полетов;

2) проведение инструктажа руководителей подразделений, диспетчерского и инженерно-технического состава по прогнозируемым процессам;

3) разработку программы подготовки в области безопасности полетов для диспетчерского и технического персонала, руководителей подразделений по:

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов (диспетчерский и инженерно-технический состав проходят подготовку по вопросам выявления факторов опасности, возникающих в результате менее серьезных обуславливающих их событий или во время штатной деятельности в реальном времени, и по вопросам представления о них данных, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов).

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

1) хранить в базе данных сведений о безопасности полетов, информации, полученной в результате управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

2) включать в РСУБП информацию о прогнозируемых процессах управления факторами риска для безопасности полетов;

3) разрабатывать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые задачи безопасности полетов;

4) вводить требования в отношении выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов в тендерную документацию для получения подрядов и письменно уведомить об этом подрядчиков и субподрядчиков.

28. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по прогнозируемым процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

29. Для реализации прогнозируемых процессов управления безопасностью полетов потребуется от 12 до 16 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

30. Результаты, получаемые при прогнозируемом процессе управления безопасностью полетов:

1) установлен первоначальный период изучения прогнозируемых средств сбора информации о выявлении факторов опасности;

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

3) завершена подготовка персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

4) завершена разработка показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и задач обеспечения безопасности полетов;

5) завершено распространение критичной для безопасности полетов информации, основанной на данных о безопасности полетов, собранных с помощью реагирующих, прогнозируемых процессов.

## **Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях**

Сноска. Заголовок главы 5 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

31. Эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП включает в себя:

- 1) установление показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 2) установление целевых задач безопасности полетов;
- 3) разработку планов действий;
- 4) определение по мере необходимости мер оценки надежности, готовности и/или точности планов действий;
- 5) согласование с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации порядка оценки показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

Сноска. Пункт 31 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

32. Мониторинг и изменение показателей эффективности обеспечения безопасности полетов включает в себя определение и установление источника информации о показателях эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга.

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

1) разработку официального процесса для контролирования осуществления изменений с учетом:

- критичности систем и видов деятельности;
- стабильности систем и эксплуатационной среды;
- эффективности деятельности в прошлом;

2) определение изменений, которые могут повлиять на сложившиеся процессы, процедуры, продукцию и услуги;

3) определение мероприятий, гарантирующих эффективное обеспечение безопасности полетов до осуществления изменений.

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

1) разработку методов оценки и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов;

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

4) установление графика оценки служб и средств, оборудования, документации и процедур, проводящейся в ходе проверок и обследований;

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

6) разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

35. Подготовка, включает в себя разработку курса подготовки по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях для сотрудников, занятых в реализации этапа по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

36. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

37. Для реализации обеспечения безопасности полетов в эксплуатационных условиях потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

38. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) достигнуто соглашение с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации по показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и задачам обеспечения безопасности полетов;

2) завершена подготовка эксплуатационного персонала, начальников и руководителей подразделений по вопросам обеспечения безопасности полетов;

3) создана база данных по безопасности полетов, документация по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

**Сноска. Пункт 38 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

## **Глава 6. Внедрение программы предотвращения несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу**

**Сноска. Заголовок главы 6 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

Сноска. Типовая инструкция дополнена главой 6 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

39. Программа предотвращения несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) разрабатывается и выполняется с учетом принципов, которые применяются в системе управления безопасностью полетов.

Указанная программа представляет собой комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности операций на ВПП, включая радиотелефонную фразеологию, языковую компетентность, оборудование, светотехнические средства и маркировку аэродрома, аэродромные карты, эксплуатационные аспекты, ситуационную осведомленность и человеческий фактор.

40. Для внедрения программ предотвращения несанкционированных выездов на ВПП на аэродромах со среднегодовой интенсивностью полетов свыше 50 взлетно-посадочных операций в сутки создаются группы по вопросам безопасности операций на ВПП.

Целью деятельности таких групп являются:

1) разработка плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП;

2) проведение консультаций с руководящим составом организаций гражданской авиации по потенциальным проблемам несанкционированных выездов на ВПП и подготовка рекомендаций по устранению опасности и уменьшения остаточных рисков.

41. Группа по вопросам безопасности операций на ВПП должна включать представителей службы обслуживания воздушного движения, службы эксплуатации аэродрома, эксплуатантов воздушных судов и других заинтересованных организаций гражданской авиации. Частота проведения совещаний группы определяется ее руководителем.

42. После установления общего числа, типов и степени серьезности последствий несанкционированных выездов на ВПП группа по вопросам безопасности операций на ВПП должна определить задачи, решение которых повысит безопасность операций на ВПП, в том числе:

1) усовершенствовать сбор, анализ и распространение данных по вопросам безопасности операций на ВПП;

2) проверить, чтобы знаки и маркировка соответствовали требованиям, установленным в нормах годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации, утвержденный приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 381 "Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12303), и были видны пилотам и водителям;

3) выявить опасные участки на ВПП для дальнейшей публикации на картах аэродрома, регулярно проверять их точность, пересматривать по мере необходимости;

4) разработать инициативы, направленные на повышение стандартов связи;

5) выявить потенциальные новые технологии, которые могут снизить вероятность несанкционированных выездов на ВПП;

6) разработать образовательно-учебные материалы по вопросам безопасности операций на ВПП и обеспечить их распространение среди диспетчеров обслуживания

воздушного движения, пилотов и персонала, управляющего транспортными средствами на территории аэродрома.

**Сноска. Пункт 42 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

43. После выявления опасных участков следует предпринять надлежащие меры по устранению опасных факторов и, если это невозможно осуществить незамедлительно, контролировать и снижать этот риск. Указанные меры могут включать следующее:

- 1) информационно-просветительские кампании;
- 2) дополнительные визуальные средства (знаки, маркировка и светотехнические средства);
- 3) использование альтернативных маршрутов движения;
- 4) строительство новых рулежных дорожек;
- 5) уменьшение "мертвых зон" в аэродромном диспетчерском пункте.

44. Группа по вопросам безопасности операций на ВПП разрабатывает план, который содержит перечень действий, призванных уменьшить недостатки в системе обеспечения безопасности операций на ВПП, и ответственных лиц (организаций) за их выполнение. Указанные действия должны учитывать конкретные условия аэродрома и быть направлены на решение вопросов или проблем, связанных с безопасностью операций на ВПП данного аэродрома.

План может включать предлагаемые изменения, затрагивающие физические характеристики аэродрома или имеющиеся на нем средства, процедуры обслуживания воздушного движения, требования, регулирующие допуск в контролируемую зону, уровень осведомленности пилотов и операторов транспортных средств и выпуск карт с нанесенными на них опасными участками.

45. Группа по вопросам безопасности операций на ВПП на периодической основе проводит оценку эффективности реализованных и (или) выполненных пунктов плана.

46. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации систематизирует и обобщает результаты деятельности групп по вопросам безопасности операций на ВПП в целях внедрения передовой практики.

**Сноска. Пункт 46 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

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

**Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов**  
**Глава 1. Общие положения**

Сноска. Заголовок главы 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (далее - Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и определяет порядок организации системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП).

2. План реализации СУБП утверждается руководителем организации по техническому обслуживанию воздушных судов и разрабатывается на основе национальных нормативных правовых актов и Международных стандартов и Рекомендуемой практики.

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

- 1) подготовке реалистичной стратегии реализации СУБП, которая будет отвечать целям организации в области безопасности полетов;
- 2) планированию ряда контролируемых шагов, необходимых для реализации СУБП;
- 3) определению границ ответственности для реализации СУБП.

4. Для эффективного регулирования рабочей нагрузки, связанной с реализацией СУБП, предлагается осуществить поэтапный подход. Каждый этап базируется на введении в действие конкретных элементов концептуальных рамок Международной организации гражданской авиации ИКАО (далее - ИКАО) для СУБП.

5. Сроки реализации каждого этапа соответствуют масштабам организации и сложности предоставляемых услуг.

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

- 1) планирование реализации СУБП;
- 2) реагирующие процессы управления безопасностью полетов;
- 3) прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;
- 4) обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

## **Глава 2. Планирование реализации СУБП**

Сноска. Заголовок главы 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

7. В целях планирования реализации СУБП руководителю организации по техническому обслуживанию воздушных судов необходимо:

- 1) назначить ответственное лицо или группу планирования для разработки плана реализации;
- 2) провести описание системы и анализ пробелов:

Описание системы включает в себя, что является первой предпосылкой для реализации СУБП в организации которая предполагает области взаимодействия внутри системы, а также области взаимодействия с другими системами в авиатранспортной сфере.

На основании результатов анализа пробелов ответственный руководитель или группа планирования разрабатывают план реализации СУБП с учетом выявления потенциальных пробелов, которые могут воспрепятствовать реализации СУБП и разработки мер по устранению таких пробелов.

8. Работа по определению плана в области безопасности полетов включает в себя:

- 1) разработку плана в области безопасности полетов;
- 2) подписание ответственным руководителем документа, содержащего план в области безопасности полетов;
- 3) доведение до сведения всей организации документа, содержащего план в области безопасности полетов с утверждающей резолюцией;
- 4) установление графика периодического рассмотрения плана в области безопасности полетов для обеспечения ее актуальности и соответствия уровню организации.

9. Работа по определению цели в области безопасности полетов включает в себя:

- 1) установление для СУБП цели в области безопасности полетов путем определения уровня безопасности полетов в виде:
  - показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
  - целевых задач безопасности полетов;
  - планов действий;
- 2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:
  - установления порядка включения в подряды требований СУБП;
  - предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

- 1) создание технической инспекции по безопасности полетов (далее - ТИБП);
- 2) назначение руководителя, ответственного за безопасность полетов, который является ответственным лицом и координатором по вопросам разработки и обеспечения эффективного функционирования СУБП;
- 3) установление линии связи между ТИБП и ответственным руководителем;
- 4) обеспечение соответствия функциональных линий связи масштабам организации и сложности предоставляемых услуг;
- 5) документальное оформление полномочий в области безопасности полетов и доведение их до сведения всей организации, определив при этом уровень руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости факторов риска для безопасности полетов.

11. Координация плана мероприятий на случай аварийной обстановки (далее - ПМАО) включает в себя:

1) внутреннюю координацию:

рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

установление порядка координации действий ответственных лиц во время аварийной ситуации и порядка перехода к нормальной деятельности;

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

введение в руководство по организации системы управления безопасностью полетов (далее - РСУБП) порядка взаимодействия между организациями в соответствии с их ПМАО.

12. Работы по разработке плана реализации СУБП включают в себя:

1) назначение руководителя или группы планирования, ответственных за разработку плана реализации СУБП;

2) проведение регулярных совещаний с руководящим составом для рассмотрения хода выполнения;

3) включение важных пунктов плана реализации СУБП в бизнес-план организации;

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

6) составление проекта РСУБП, с целью доведения до сведения личного состава подхода к организации безопасности полетов;

7) по мере осуществления поэтапного подхода к СУБП расширение, пересмотр и изменение содержания РСУБП.

13. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя подготовку в области безопасности полетов состоит из:

1) разработки документально оформленного процесса для определения требований к подготовке;

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

3) разработки курса подготовки в области безопасности полетов, в который входит: специфическая для занимаемой должности начальная подготовка (общие вопросы безопасности полетов);

начальный/ознакомительный курс подготовки, включающий СУБП, в том числе человеческие и организационные факторы;

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

5) организации и составления графика соответствующей подготовки всех сотрудников согласно их компетенции и участию в СУБП;

6) ведения личных дел на каждого сотрудника, включая руководство, по учету прохождения подготовки.

14. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в установлении средств распространения организационной информации в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

15. Для планирования реализации СУБП, потребуется от 1 до 6 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

1) подписанный руководителем авиапредприятия документ, содержащий план в области безопасности полетов;

2) доведение до сведения всех сотрудников плана в области безопасности полетов;

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

8) опубликование первоначального варианта РСУБП;

9) создание средств распространения организационной информации по вопросам безопасности полетов.

### **Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

17. Выявление и анализ факторов опасности на основе реагирующих процессов включают в себя:

1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе реагирующей информации о факторах опасности;

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

18. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов предусматривает:

1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;

2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

19. Разработка программы подготовки в области безопасности полетов для персонала ТИБП и руководителей подразделений по:

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

2) выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов (персонал ТИБП проходит подготовку по выявлению факторов опасности и представлению о них данных, исходя из обуславливающих их событий, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов);

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

2) сбор информации о реагирующих процессах управления факторами риска для безопасности полетов в РСУБП;

3) введение требований в отношении основанного на реагирующих процессах выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов в тендерную документацию для подрядчиков и уведомить об этом в письменном виде подрядчиков и субподрядчиков.

21. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, создание средств распространения организационной информации по реагирующим процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

22. Для реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов, потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштабов организации и сложности предоставляемых услуг.

23. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) создание базы данных о безопасности полетов;

2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;

3) завершение подготовки персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов;

4) распространение в организации критической для безопасности полетов информации на основе аналитических данных, собранных в ходе реагирующих процессов.

#### **Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов**

**Сноска. Заголовок главы 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

24. Выявление и анализ факторов опасности на основе прогнозируемых процессов включает в себя:

- 1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе прогностической информации о факторах опасности;
- 2) применение упорядоченного подхода к прогнозируемому выявлению факторов опасности.

25. Управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов включающая в себя оценку факторов риска для безопасности полетов включает в себя:

- 1) разработку и утверждение матрицы факторов риска для безопасности полетов, соответствующую эксплуатационной среде организации;
- 2) разработку инструкции по матрице факторов риска для безопасности полетов и включение ее в программу подготовки персонала.

26. Подготовка включает в себя:

1) проведение подготовки персонала ТИБП по конкретным прогнозируемым средствам сбора данных о безопасности полетов;

2) проведение инструктажа руководителей подразделений и инженерно-технического состава по прогнозируемым процессам;

3) разработку программы подготовки в области безопасности полетов для инженерно-технического состава и руководителей подразделений по:

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов (инженерно-технический состав проходят подготовку по вопросам выявления факторов опасности, возникающих в результате менее серьезных обуславливающих их событий или во время штатной деятельности в реальном времени, и по вопросам представления о них данных, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов).

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

1) хранить в базе данных сведений о безопасности полетов, информации, полученной в результате управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

2) включать в РСУБП информацию о прогнозируемых процессах управления факторами риска для безопасности полетов;

3) разрабатывать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые задачи безопасности полетов;

4) вводить требования в отношении выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов в тендерную документацию для получения подрядов и письменно уведомить об этом подрядчиков и субподрядчиков.

28. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по прогнозируемым процессам управления безопасностью полетов в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

29. Для реализации прогнозируемых процессов управления безопасностью полетов потребуется от 12 до 16 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

30. Результаты, получаемые при прогнозируемом процессе управления безопасностью полетов:

1) установлен первоначальный период изучения прогнозируемых средств сбора информации о выявлении факторов опасности;

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

3) завершена подготовка персонала по компонентам плана реализации СУБП и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов;

4) завершена разработка показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и задач обеспечения безопасности полетов;

5) завершено распространение критичной для безопасности полетов информации, основанной на данных о безопасности полетов, собранных с помощью реагирующих, прогнозируемых процессов.

## **Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях**

Сноска. Заголовок главы 5 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

31. Эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП включает в себя:

- 1) установление показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 2) установление целевых задач безопасности полетов;
- 3) разработку планов действий;
- 4) определение по мере необходимости мер оценки надежности, готовности и/или точности планов действий;
- 5) согласование с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации порядка оценки показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

Сноска. Пункт 31 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).

32. Мониторинг и изменение показателей эффективности обеспечения безопасности полетов включает в себя определение и установление источника информации о показателях эффективности обеспечения безопасности полетов для мониторинга.

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

1) разработку официального процесса для контролирования осуществления изменений с учетом:

- критичности систем и видов деятельности;
- стабильности систем и эксплуатационной среды;
- эффективности деятельности в прошлом;

2) определение изменений, возможно повлияющих на сложившиеся процессы, процедуры, продукцию и услуги;

3) определение мероприятий, гарантирующих эффективное обеспечение безопасности полетов до осуществления изменений.

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

1) разработку методов оценки и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов;

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

4) установление графика оценки служб и средств, оборудования, документации и процедур, проводящейся в ходе проверок и обследований;

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

6) разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

35. Подготовка, включает в себя разработку курса подготовки по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях для сотрудников, занятых в реализации этапа по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

36. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях в том числе:

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

37. Для реализации обеспечения безопасности полетов в эксплуатационных условиях потребуется от 9 до 12 месяцев, в зависимости от масштаба организации и сложности предоставляемых услуг.

38. Результаты, получаемые при окончании реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) достигнуто соглашение с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации по показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и задачам обеспечения безопасности полетов;

2) завершена подготовка эксплуатационного персонала, начальников и руководителей подразделений по вопросам обеспечения безопасности полетов;

3) создана база данных по безопасности полетов, документация по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

**Сноска. Пункт 38 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 537 (вводится в действие с 01.08.2019).**

Утверждена  
приказом Министра  
транспорта и коммуникаций  
Республики Казахстан  
от 28 марта года 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).**

**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 подпунктом 14) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "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 (далее – ПБП), утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 и ИКАО Doc.9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов", ИКАО Doc.9841 "Руководство по утверждению учебных организаций".

2. Настоящая Типовая инструкция детализирует порядок организации и применения системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП) поставщиками обслуживания.

3. Настоящая Типовая инструкция устанавливает концептуальные рамки, отражающие минимальные требования для внедрения и поддержания функционирования эффективной СУБП поставщика обслуживания:

1) политика и цели в области безопасности полетов, включая обязательства руководства, ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов, назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов, координацию планирования мероприятий на случай аварийной обстановки, документацию по СУБП);

2) управление факторами риска для безопасности полетов, включая выявление опасных факторов, оценку и уменьшение факторов риска для безопасности полетов;

3) обеспечение безопасности полетов, включая мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов, управление изменениями, постоянное совершенствование СУБП;

4) популяризация вопросов безопасности полетов, включая подготовку и обучение персонала, обмен информацией о безопасности полетов.

4. Основные понятия, используемые в настоящей Типовой инструкции:

1) 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;

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

3) ответственный руководитель - единоличное, идентифицируемое должностное лицо, несущее ответственность за действенное и эффективное выполнение СУБП поставщика обслуживания;

4) программа по безопасности полетов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан (далее - ПБП) - единый комплекс правил и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов;

5) опасность или опасный фактор - состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению;

6) поставщик обслуживания – авиационный учебный центр, деятельность которого связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг;

7) система управления безопасностью полетов поставщика обслуживания (далее - СУБП поставщика обслуживания) - совокупность осуществляемых поставщиком обслуживания мероприятий по выявлению потенциальных и фактических опасных факторов, по оценке риска их проявления, по разработке и принятию корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов, по оценке эффективности мер по управлению безопасностью полетов;

8) анализ полетных данных – процесс анализа зарегистрированных полетных данных в целях повышения уровня безопасности полетов;

9) 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 и контроля факторов риска;

10) 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;

11) данные о безопасности полетов - определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, используемый для поддержания или повышения уровня безопасности полетов, сбор которых 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;

12) система сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее - ССОДБП) – система, реализуемая в целях обеспечения сбора, хранения, агрегирования и анализа информации о безопасности полетов;

13) анализ данных о безопасности полетов - процесс использования, представленных из системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее – ССОДБП) и иных соответствующих баз, данных о безопасности полетов для выявления распространенных проблем или тенденций, которые могут послужить основанием для дальнейшего расследования. Анализ данных о безопасности полетов осуществляется как уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, так и поставщиком обслуживания;

14) риск для безопасности полетов - предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности;

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

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

17) эффективность обеспечения безопасности полетов - достигнутый уполномоченным органом в сфере гражданской авиации или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов;

18) показатель эффективности обеспечения безопасности полетов (ПЭБП) - основанный на фактических данных параметр безопасности полетов, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов;

19) целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов - планируемая или предполагаемая уполномоченным органом в сфере гражданской авиации или поставщиком обслуживания целевая установка для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающий цели в области безопасности полетов;

20) 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;

21) приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов (Acceptable Level of Safety Performance - ALoSP) – согласованный с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации и установленный программой по безопасности полетов (ПБП) уровень обеспечения эффективности безопасности полетов, которого предполагается достичь в гражданской авиации Республики

Казахстан, выраженный в виде целевого уровня и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

## **Глава 2. Внедрение системы управления безопасностью полетов**

5. Авиационный учебный центр (далее – АУЦ), использующий воздушные суда для летной подготовки или проводящий обучение курсантов-диспетчеров управления воздушным движением, в ходе которого фактически осуществляется управление воздушными судами в зоне аэродрома (вертодрома), эксплуатируемого АУЦ, внедряет и поддерживает функционирование СУБП в соответствии с главой 5 ИКАО Doc.9841 "Руководство по утверждению учебных организаций" и проводит оценку рисков безопасности полетов в зависимости от утвержденных учебных программ.

6. Подготовка членов летных экипажей в АУЦ по утвержденной программе с использованием только пилотажных тренажеров не представляет непосредственный риск для безопасной эксплуатации воздушного судна, разработка СУБП не является обязательной.

СУБП АУЦ, выполняющих тренировки на тренажерах, отличных от категории полнопилотажных (Full Flight Simulator - FFS) (включая тренаж в кабине обесточенного воздушного судна), включает оценку рисков безопасности полетов, связанных с невозможностью использования тренажера данного типа или класса гражданского воздушного судна. АУЦ в качестве мер по снижению рисков безопасности полетов разрабатывают учебные программы с увеличением объема учебных часов и/или количества дисциплин или упражнений.

7. Для этапов проведения практической подготовки и стажировки (On-the-job training - OJT) на рабочем месте организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и поставщики аэронавигационного обслуживания проводят в рамках собственной СУБП оценку рисков безопасности полетов, связанных с привлечением (временным допуском) несертифицированного неквалифицированного авиационного персонала к работе на авиационной технике (воздушных судах) и управлению воздушным движением соответственно.

8. Некоммерческие организации, объединяющие эксплуатантов воздушных судов, участвующих в профессиональной подготовке авиационного персонала, проводят оценку рисков безопасности полетов, связанной с эксплуатацией несертифицируемых и временных аэродромов (вертодромов) и посадочных площадок, и принимают меры по снижению потенциальных воздействий на безопасность полетов.

9. Внедрение СУБП поставщика обслуживания осуществляется согласно Плана реализации СУБП, разработанного на основе применимых действующих нормативных правовых актов Республики Казахстан, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, а

также плана обеспечения безопасности полетов Республики Казахстан. План реализации СУБП утверждается ответственным руководителем поставщика обслуживания.

10. Разработка плана реализации СУБП способствует:

- 1) подготовке реалистичной стратегии реализации СУБП, которая будет отвечать целям поставщика обслуживания в области безопасности полетов;
- 2) планированию ряда контролируемых шагов, необходимых для реализации СУБП;
- 3) определению границ ответственности для реализации СУБП.

11. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

- 1) планирование реализации СУБП;
- 2) реагирующие процессы управления безопасностью полетов;
- 3) проактивные процессы управления безопасностью полетов;
- 4) обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

12. В целях планирования реализации СУБП ответственный руководитель поставщика обслуживания:

- 1) назначает руководителя, ответственного за СУБП поставщика обслуживания или группу по безопасности полетов для разработки плана реализации СУБП;
- 2) проводит описание авиационной системы поставщика обслуживания и анализ пробелов.

Описание авиационной системы включает в себя область деятельности, применяемые средства и организационные структуры поставщика обслуживания, на которые распространяется область действия СУБП, а также взаимодействия внутри собственной авиационной системы и с другими системами в сфере гражданской авиации.

На основании результатов анализа пробелов назначенный руководитель, ответственный за СУБП или группа по безопасности полетов разрабатывает, утверждает и доводит до сведения заинтересованных сторон план реализации СУБП с учетом выявления потенциальных пробелов, которые могут воспрепятствовать реализации СУБП и разработки мер по устранению таких пробелов.

13. Работа по определению цели в области безопасности полетов включает в себя:

- 1) установление для СУБП цели в области безопасности полетов путем определения уровня безопасности полетов в виде показателей эффективности обеспечения безопасности полетов; целевых задач безопасности полетов; планов действий;

2) установление требований СУБП для подрядчиков в виде установления порядка включения в подряды требований СУБП;

3) предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

14. Формирование организационной структуры СУБП включает в себя следующие действия:

1) определение ответственного руководителя, который несет общую ответственность за безопасность полетов и наличие эффективной СУБП у поставщика обслуживания;

2) создание координационного органа - совета по безопасности полетов (Safety Review Board - SRB) - под руководством ответственного руководителя поставщика обслуживания и органа оперативного управления СУБП - группы по безопасности полетов (Safety Action Group - SAG) - под контролем назначенного руководителя, ответственного за СУБП поставщика обслуживания. Поставщик обслуживания обеспечивает работу группы и совета, состоящих из числа работников и иных заинтересованных лиц при необходимости.

3) назначение руководителя, ответственного за СУБП поставщика обслуживания, который является ответственным лицом и координатором по вопросам разработки и обеспечения эффективного функционирования СУБП. В зависимости от размера, характера и сложности организации поставщик при необходимости создает постоянно действующее структурное подразделение для обеспечения непрерывной операционной работы по обеспечению безопасности полетов в виде инспекции, службы, отдела (офиса) или департамента.

4) установление порядка взаимодействия между органами управления СУБП, структурными подразделениями и ответственным руководителем;

5) обеспечение соответствия функциональных линий связи масштабам организации и сложности предоставляемых услуг;

6) документальное оформление полномочий в области безопасности полетов и доведение их до сведения всей организации, определив при этом уровень руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости факторов риска для безопасности полетов.

15. Работы по разработке плана реализации СУБП включают в себя:

1) назначение ответственных за разработку плана реализации СУБП лиц;

2) проведение регулярных совещаний с руководящим составом для рассмотрения хода выполнения;

3) актуализация плана развития поставщика обслуживания на основе плана реализации СУБП;

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение ответственному руководителю поставщика обслуживания;

6) составление проекта РУБП согласно главе 11 настоящей Типовой инструкции с целью доведения до сведения личного состава подхода к организации безопасности полетов;

7) по мере осуществления поэтапного подхода к СУБП расширение, пересмотр и изменение содержания РУБП.

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

- 1) подписанный ответственным руководителем поставщика обслуживания документ, содержащий план реализации СУБП;
- 2) доведение до сведения всех сотрудников утвержденного плана реализации СУБП ;
- 3) создание организационной структуры СУБП;
- 4) опубликование первоначального варианта РУБП, согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;
- 5) создание средств распространения организационной информации по вопросам безопасности полетов.

17. Выявление и анализ опасных факторов на основе реагирующих и проактивных подходов управления безопасностью полетов включают в себя:

- 1) определение внутренних и внешних источников, для дальнейшего использования их при сборе реагирующей и прогностической информации об опасных факторах;
- 2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему и проактивному выявлению опасных факторов.

18. Для управления рисками для безопасности полетов на основе реагирующих и проактивных процессов, включающее в себя оценку риска для безопасности полетов поставщики обслуживания разрабатывают и утверждают матрицу оценки рисков, соответствующую эксплуатационной среде организации и процедуру по оценке и управлению рисками для безопасности полетов.

19. Программа подготовки поставщика обслуживания в области безопасности полетов для руководящего состава, назначенного руководителя, ответственного за СУБП, персонала ИБП, членов группы по БП обеспечивается в соответствии с требованиями Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов, утвержденных приказом 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 под № 8785) (далее – Типовые программы).

Программа подготовки поставщика обслуживания в области безопасности полетов для остального персонала включает:

- 1) политика, обязанности и ответственность в области безопасности полетов;
- 2) выявление опасных факторов для безопасности полетов и форма представления данных об опасных факторах;
- 3) анализы по безопасности полетов, результаты расследований, извлеченные уроки

20. Результаты и документация, получаемые при реализации реагирующих процессов управления безопасностью полетов:

1) создание базы данных о безопасности полетов, разработка документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях;

2) сбор информации о реагирующих процессах управления факторами риска для безопасности полетов в РУБП;

3) формирование требований в отношении основанного на реагирующих процессах выявления опасных факторов и управления факторами риска для безопасности полетов в тендерную документацию для подрядчиков и уведомление об этом в письменном виде подрядчиков и субподрядчиков.

4) управление факторами риска для безопасности полетов на основе реагирующих процессов;

5) распространение в организации критической для безопасности полетов информации на основе аналитических данных, собранных в ходе реагирующих процессов;

6) достигнутое соглашение с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации по показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и задачам обеспечения безопасности полетов.

21. Результаты и документация, получаемые при реализации проактивных процессов управления безопасностью полетов:

1) включение в базу данных о безопасности полетов сведений и информации, полученных в результате управления факторами риска для безопасности полетов на основе проактивных процессов;

2) включение в РУБП информации о проактивных процессах управления факторами риска для безопасности полетов;

3) разработка показателей эффективности и целевых уровней обеспечения безопасности полетов;

4) введение требований в отношении выявления опасных факторов и управления факторами риска для безопасности полетов на основе проактивных процессов в тендерную документацию для получения подрядов и письменно уведомить об этом подрядчиков и субподрядчиков;

5) распространение критичной для безопасности полетов информации, основанной на данных о безопасности полетов, собранных с помощью реагирующих, проактивных процессов.

### **Глава 3. Системы сбора и обработки данных и информации о безопасности полетов**

22. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации совместно с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с пунктом 11 статьи 92-1 Закона, ПБП и главой 7 Правил представления данных и расследования

авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан под № 15597) (далее – ПРАПИ), создают механизм для независимого сбора, оценки, обработки, анализа и хранения данных и информации о безопасности полетов (далее - ССОДБП).

ССОДБП означает систему обработки и представления данных, базы данных о безопасности полетов, методы обмена информацией и зарегистрированную информацию, включая, в частности:

- 1) данные и информацию, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов;
- 2) данные и информацию, относящиеся к расследованиям в области безопасности полетов, проводимым полномочным органом по расследованию или поставщиками обслуживания;
- 3) системы обязательного представления данных об авиационных событиях;
- 4) системы добровольного представления данных об авиационных событиях;
- 5) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных и неавтоматизированные системы сбора данных.

23. На уровне поставщика обслуживания создаются аналогичные соразмерные ССОДБП, включающие указанную выше информацию, а также другую информацию в соответствии с утвержденным РУБП поставщика обслуживания.

ССОДБП поставщика обслуживания является основным источником данных о безопасности полетов для ССОДБП уполномоченного органа и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

24. Поставщик обслуживания определяет тип и вид данных и информации о безопасности полетов, подлежащих сбору для поддержания процесса управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принимать решения по обеспечению безопасности полетов для более точной оценки воздействия (степени вероятности и серьезности) и определения соответствующих факторов риска либо в целях содействия созданию или доработке ПЭБП.

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

25. ССОДБП поставщиков обслуживания (авиационных учебных центров) содержит следующие типовые данные и информацию о безопасности полетов: обязательные отчеты о событиях, добровольные отчеты, реестр опасностей и (или) рисков, анализ ПЭБП, анализ тенденций, данные, связанные с подготовкой курсантов, отчеты по обеспечению качества.

Во избежание дублирования усилий поставщик обслуживания координирует работу своих структурных подразделений в целях оптимизации деятельности по представлению и сбору данных о безопасности полетов.

26. В СУБП поставщика обслуживания описывается порядок и ответственность должностных лиц по представлению качественных классифицированных согласно системы ИКАО Accident/Incident Data Reporting (далее - ADREP) данных и информации о безопасности полетов поставщика обслуживания.

27. Поставщики обслуживания представляют данные о безопасности полетов, включая данные об авиационных событиях, в порядке, установленном ПРАПИ и РУБП поставщика обслуживания.

28. Поставщики обслуживания проводят обработку полученных данных о безопасности полетов в целях анализа и получения содержательной информации о безопасности полетов в форме диаграмм, отчетов или таблиц.

29. Поставщик обслуживания осуществляет управление полученными данными и информацией о безопасности полетов в целях оценки достижения целей в области безопасности полетов и эффективности СУБП, а также для принятия обоснованных решений по обеспечению безопасности полетов в организации. Поставщик обслуживания обобщает доступные данные из ССОДБП в анализ состояния безопасности полетов, порядок разработки которого приведен в пункте 53 настоящей Типовой инструкции.

#### **Глава 4. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников**

30. Данные или информацию о безопасности полетов, собранные, хранящиеся или анализируемые в рамках ССОДБП не предоставляют или не используют 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 принцип освобождения. Уполномоченный орган или уполномоченная организация в сфере гражданской авиации используют данные или информацию о безопасности полетов для принятия предупредительных, корректирующих мер или мер по устранению недостатков, которые необходимы для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

31. Поставщики обслуживания указывают в РУБП и принимают меры, включая содействие формированию справедливой культуры безопасности полетов, направленные на поощрение представления данных о безопасности полетов.

## **Глава 5. Политика и цели в области безопасности полетов**

32. Поставщик обслуживания определяет свою политику в области безопасности полетов в соответствии с требованиями применимых действующих нормативных правовых актов Республики Казахстан и стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, которая:

1) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению безопасности полетов, включая содействие формированию справедливой культуры безопасности полетов;

2) направлена на постоянное повышение эффективности обеспечения безопасности полетов;

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

4) гарантирует, что обеспечение безопасности полетов является первоочередной обязанностью всех руководителей;

5) отражает обязательство поставщика обслуживания по обеспечению на всех организационных уровнях понимание, внедрение и соблюдение политики в области обеспечения безопасности полетов;

6) включает процедуры отчетности в области безопасности полетов;

7) определяет виды недопустимого поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;

8) подписывается ответственным руководителем поставщика обслуживания;

9) рассылается по всей организации и доступна на видном месте в любое время;

10) периодически пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

33. Поставщик обслуживания с учетом положений политики в области обеспечения безопасности полетов, определяет цели обеспечения безопасности полетов, которые:

1) создают основу для мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов и определения ее показателей;

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

3) доводятся до сведения всех сотрудников поставщика обслуживания;

4) периодически, не реже одного раза в год, пересматриваются на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

34. В организационном плане поставщик обслуживания при разработке политики в области безопасности полетов:

1) определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несет ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП;

2) устанавливает четкую иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность всех руководителей за безопасность полетов;

3) определяет обязанности всех руководителей, независимо от других выполняемых ими функций, а также сотрудников в отношении эффективности организации в области обеспечения безопасности полетов;

4) документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации, иерархию ответственности, обязанности и полномочия в области обеспечения безопасности полетов;

5) определяет уровень руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов.

В соответствии со статьей 58 Закона поставщик обслуживания назначает руководителя, отвечающего за безопасность полетов и обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования эффективной СУБП.

В зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг обязанности по внедрению и поддержанию функционирования СУБП возлагаются на одно или нескольких лиц, выполняющих функцию назначенного руководителя, ответственного за СУБП, является их единственной функцией или функцией, совмещенной с выполнением других служебных обязанностей, если при этом не возникает конфликта интересов.

Поставщик обслуживания, от которого согласно главе 12 настоящей Типовой инструкции требуется создание и поддержание актуальности плана мероприятий на случай аварийной обстановки (далее – ПМАО), обусловленной авиационным происшествием или инцидентом, связанным с эксплуатацией воздушных судов, или другой чрезвычайной ситуацией в авиации, обеспечивает надлежащую координацию ПМАО с планами мероприятий на случай аварийной обстановки организаций, с которыми он взаимодействует при предоставлении своих услуг.

35. Поставщик обслуживания разрабатывает и, не реже одного раза в год, обновляет документацию по СУБП, содержащую следующую информацию:

1) политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;

2) требования к СУБП;

3) процессы и процедуры СУБП;

4) иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП.

Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет документацию оперативного учета по СУБП, являющееся частью документации по СУБП. В целях описания СУБП применительно к сертифицируемой области деятельности и в развитие плана реализации СУБП в зависимости от масштабов деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг РУБП и документация оперативного учета по СУБП могут представлять собой отдельные документы или являться составной частью других документов (или документации) организации.

36. В соответствии с ПБП поставщики обслуживания разрабатывают и вводят в действие внутренние документы в исполнение требований нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан. Поставщики обслуживания направляют в установленном порядке на согласование с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, следующие документы СУБП:

1) РУБП, содержащее Политику и цели СУБП, Обязательство ответственного руководителя, Процедуру управления рисками, Процедуру аудитов безопасности полетов, Процедуру доклада об авиационных событиях);

2) План реализации СУБП с установленными показателями эффективности и целевыми уровнями обеспечения безопасности полетов;

3) ПМАО.

## **Глава 6. Управление эффективностью обеспечения безопасности полетов и СУБП**

37. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в рамках исполнения контрольно-надзорных функций разрабатывает инструктивный материал по оценке уровня соответствия СУБП поставщика обслуживания применительно к утвержденной области деятельности.

Инструктивный материал по оценке СУБП основывается на сертификационных требованиях к поставщикам обслуживания, а также применимых требованиях стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

38. Результаты оценки соответствия СУБП применяются при периодическом пересмотре показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, установленных поставщиками обслуживания в РУБП.

39. Поставщик обслуживания в зависимости от политики в области безопасности полетов, масштабов деятельности и сложности предоставляемых им авиационных услуг принимает решение об объединении СУБП, систему качества и другие системы менеджмента в единую функцию менеджмента по обеспечению безопасности полетов, качества услуг и других процессов (интегрированная система менеджмента) с целью оптимизации ресурсов и внедрения структурированного подхода к обеспечению того, чтобы эти процессы и процедуры функционировали должным образом, исправлению любых несоответствий.

40. Эффективность обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП включает в себя:

- 1) установление и согласование с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 2) установление целевых задач безопасности полетов;
- 3) разработку планов действий по повышению эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 4) определение по мере необходимости мер оценки надежности, готовности и/или точности планов действий.

41. Поставщик обслуживания осуществляет постоянный мониторинг и представляет согласно пункта 53 настоящей Типовой инструкции в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации анализ состояния безопасности полетов.

Уполномоченная организация совместно с уполномоченным органом в сфере гражданской авиации готовит и выпускает ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан на основании представленных анализов состояния безопасности полетов поставщиков обслуживания.

42. Поставщик обслуживания в зависимости от вида деятельности и сложности выполняемых работ разрабатывает, внедряет и контролирует применимые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (далее – ПЭБП), установленные в РУБП поставщика обслуживания.

Поставщик обслуживания контролирует достижение целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов через оценку ПЭБП, включающую в себя определение и установление источника информации о ПЭБП для мониторинга.

## **Глава 7. Управление факторами риска для безопасности полетов**

43. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс выявления источников опасности, связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет. Выявление источников опасности основывается на сочетании реагирующих и проактивных методов.

Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий анализ, оценку и контроль рисков для безопасности полетов, связанных с выявленными источниками опасности.

44. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации согласовывает приемлемые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и целевые уровни ПБП, которые учитываются при оценке СУБП поставщика обслуживания.

Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует критерии внедрения и уровень соответствия СУБП в рамках регулярного инспекционного контроля и надзора за деятельностью поставщика обслуживания.

45. В рамках СУБП поставщики обслуживания:

1) устанавливают порядок внутреннего расследования авиационных происшествий и инцидентов в целях содействия управлению безопасностью полетов в Республике Казахстан.

2) создают и осуществляют процесс выявления источников опасности из собранных данных о безопасности полетов;

3) разрабатывают и осуществляют процесс, обеспечивающий оценку рисков для безопасности полетов, связанных с выявленными опасностями и при изменениях в организации;

4) устанавливают механизмы разрешения проблем безопасности полетов;

5) разрабатывают и осуществляют процесс, обеспечивающий управление рисками для безопасности полетов;

6) устанавливают подлежащий достижению приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов, соответствующий ПБП;

7) способствуют повышению осведомленности о безопасности полетов и совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену ею в рамках авиационного сообщества в целях содействия поддержанию и повышению уровня безопасности полетов и формирования справедливой культуры безопасности полетов.

46. Действия, предпринимаемые при управлении рисками для безопасности полетов, включают принятие риска, уменьшение уровня риска, избежание риска или перевод риска.

47. СУБП поставщика обслуживания:

1) создается в соответствии с элементами концептуальных рамок, содержащимися в настоящей Типовой инструкции;

2) соответствует масштабам деятельности поставщика обслуживания и сложности предоставляемых им авиационных услуг.

3) подлежит согласованию с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

## **Глава 8. Анализ безопасности полетов**

48. Поставщик обслуживания в рамках собственной СУБП, исходя из объема и сложности своей деятельности, проводит анализ безопасности полетов 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. Анализ безопасности полетов обеспечивает практически полезную

информацию о безопасности полетов в форме статистических показателей, графиков, карт и презентаций в целях развития культуры безопасности поставщика обслуживания

Анализ безопасности полетов проводят с целью:

1) определения причин и способствующих факторов, связанных с 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, ответственным за СУБП или группой по безопасности полетов поставщика обслуживания. При этом поставщик обслуживания обеспечивает требуемую квалификацию и навыки персонала, вовлеченного в выполнение такого анализа.

49. При анализе безопасности полетов поставщик обслуживания принимает во внимание различные источники данных и информации о безопасности полетов, определенные в РУБП, включая, но не ограничиваясь:

1) выявленными рисками и опасными факторами безопасности полетов,

2) данными об авиационных событиях, представленными в обязательном и добровольном порядке в соответствии с ПРАПИ и РУБП поставщика обслуживания,

3) сведениями об авиационных происшествиях и инцидентах, имеющих отношение к СУБП поставщика обслуживания,

4) изменения внутренних и внешних факторов риска поставщика обслуживания.

50. Результат анализа безопасности полетов представляются в порядке, определенном в РУБП, таким образом, что результаты анализа безопасности полетов отражаются в планах действий, реализуются в решениях ответственных лиц в организации, постановке приоритетных задач или рекомендаций.

## **Глава 9. Обеспечение безопасности полетов**

51. Поставщик обслуживания согласно собственного РУБП разрабатывает и применяет методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля рисков для безопасности полетов.

Оценка эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания достигается путем:

1) инспекторских проверок уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, других внешних проверок обеспечения безопасности полетов,

- 2) проведения внутренних аудитов по безопасности полетов поставщиком обслуживания,
- 3) внутренние расследования авиационных событий,
- 4) обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов,
- 5) управление изменениями в организации.

Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов устанавливается по отношению к показателям и целевым уровням эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках СУБП в целях обеспечения выполнения задач организации в области безопасности полетов.

52. Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку процессов в рамках своей СУБП в целях поддержания или дальнейшего повышения общей эффективности СУБП. Процесс внутреннего аудита является одним из средств контроля за соблюдением нормативных положений по безопасности полетов, являющимся основой, на которой строится СУБП, и осуществляется для оценки действенности мер контроля рисков для обеспечения безопасности полетов и эффективности СУБП.

53. В соответствии с ПБП и РУБП поставщик обслуживания предоставляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации анализ состояния безопасности полетов, включающий основные данные и информацию по безопасности полетов:

- 1) сведения о принятых мерах по результатам расследования авиационных событий, имевших место у поставщика обслуживания;
- 2) состояние профилактической работы (информацию о выявлении, оценке и анализу, управлению факторами риска для безопасности полетов, установлению причин несоответствий и принятию реагирующих мер и предупреждающих действий по выявленным факторам риска, показатели безопасности полетов);
- 3) результаты анализа выявленных операционных рисков, связанных с безопасностью полетов и оценки по уровням серьезности факторов риска и вероятности наступления,
- 4) характер повторяемости несоответствий и нарушений по результатам проведенных внутренних аудитов по безопасности полетов и инспекционного надзора контролирующих органов и организаций, внутренних проверок и внешних аудитов;
- 5) обучение и обмен информацией, включая качество проведенных разборов авиационных событий;
- 6) анализ полетных данных (если применимо).

54. Поставщик обслуживания своевременно выявляет изменения, которые могут повлиять на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами, определяет риски для безопасности полетов, которые могут быть вызваны этими изменениями, и управляет такими рисками.

Контроль, за осуществлением изменений поставщика обслуживания включает в себя:

1) разработку процесса контроля осуществления изменений с учетом критичности систем и видов деятельности, стабильности систем и эксплуатационной среды, эффективности деятельности в прошлом;

2) определение изменений, возможно влияющих на сложившиеся процессы, процедуры, продукцию и услуги;

3) определение мероприятий, гарантирующих эффективное обеспечение безопасности полетов до осуществления изменений.

Поставщики обслуживания сообщают уполномоченной организации в сфере гражданской авиации о любых изменениях функций или смене назначенных руководителей и обеспечивают контроль в соответствующих структурах организации при отсутствии назначенных руководителей, а также сообщают об изменениях, охватываемых областью действия сертификата, выдаваемого уполномоченной организацией 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).

55. Поставщик обслуживания поддерживает и постоянно совершенствует СУБП вследствие постоянных изменений организации и ее эксплуатационных условий. Оценка постоянного совершенствования производится путем отслеживания ПЭБП в организации и непосредственно связана с уровнем развития и эффективности СУБП.

56. Совершенствование СУБП включает в себя:

1) разработку методов оценки эффективности СУБП и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов;

2) определение процессов внутренней проверки эксплуатационной деятельности поставщика обслуживания для оценки всех функций управления безопасностью полетов во всей организации;

3) определение процессов внешней проверки, проводимых другими организациями;

4) установление графика оценки служб и средств, оборудования, документации и процедур;

5) разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

6) оценка культуры обеспечения безопасности полетов.

7) мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и ситуаций нарушения правил.

8) анализ эффективности СУБП на уровне руководства по достижению целей в области безопасности полетов и определить общих тенденций.

9) использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из систем представления данных о безопасности полетов и результатах проводимых поставщиком обслуживания расследований в области безопасности полетов.

57. Поставщик обслуживания проводит количественную оценку безопасности полетов, включая, где применимо:

- 1) анализ полетных данных,
- 2) анализ надежности авиационной техники,
- 3) анализ состояния безопасности полетов в организации,
- 4) расчет коэффициента безопасности перронных проверок воздушных судов.

## **Глава 10. Популяризация вопросов безопасности полетов**

58. Популяризация безопасности полетов, включающая в себя подготовку в области безопасности полетов, состоит из:

- 1) разработки документально оформленного процесса для определения требований к подготовке;
- 2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;
- 3) разработки программы подготовки персонала в области безопасности полетов в соответствии с параграфом 9 главы 29 Типовых программ;
- 4) организации обучения;
- 5) определения расходов, связанных с подготовкой;
- 6) ведения личных дел на каждого сотрудника, включая руководство, по учету прохождения подготовки.

59. Поставщик обслуживания разрабатывает и выполняет программу подготовки персонала в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП, включая изучение международного и национального законодательства.

Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП:

- 1) специфическая для занимаемой должности начальная подготовка (общие вопросы безопасности полетов);
- 2) начальный или ознакомительный курс подготовки, включающей СУБП, в том числе человеческие и организационные факторы;
- 3) периодическая переподготовка.

60. СУБП поставщика обслуживания обеспечивает развитие культуры обеспечения безопасности полетов, основным элементом которой является принятие и внедрение принципов справедливой культуры в повседневную деятельность поставщика обслуживания.

Поставщик обслуживания включают заявление о развитии справедливой культуры безопасности в свою политику в области безопасности полетов, подписанную ответственным руководителем поставщика обслуживания и доведенную до сведения всего персонала и заинтересованных сторон.

Весь персонал несет ответственность за все свои действия и учитывает их возможные последствия для безопасности полетов. Все решения, принимаемые на всех уровнях управления поставщика обслуживания, учитываются соответствующие последствия для безопасности полетов.

61. Поставщик обслуживания внедряет систему обязательного и добровольного представления данных об авиационных событиях, которая основывается на принципе справедливой культуры согласно требованиям статьи 92-1 Закона.

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 принятия конкретных действий в целях повышения уровня безопасности полетов;
- 4) разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

Популяризация безопасности полетов, включающая в себя обмен информацией о безопасности полетов, состоящая в создании средств распространения организационной информации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях по реагирующим и проактивным процессам управления безопасностью полетов в том числе:

- информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;
- интернет ресурсы;
- электронная почта.

## **Глава 11. Разработка руководства по СУБП**

62. Разработка руководства по СУБП (далее - РУБП) в качестве внутреннего нормативного документа является ответственностью поставщика обслуживания. РУБП служит для определения концептуальных рамок и соответствующих элементов СУБП и представления информации о них как сотрудникам поставщика обслуживания, так и соответствующим внешним организациям.

Допускается разработка отдельного РУБП или раздела (главы) по СУБП, включенного в утвержденные руководящие документы поставщика обслуживания.

63. Для создания РУБП поставщик обслуживания использует формат и содержание, предлагаемые в настоящей главе, а также руководствуется нормативными правовыми актами, устанавливающими конкретные сертификационные требования к поставщику обслуживания, включая требования к РУБП, и адаптирует их в соответствии со спецификой деятельности и собственными целями в области безопасности полетов. Содержание РУБП зависит от конкретных компонентов и элементов концептуальных рамок СУБП и особенностей деятельности поставщика обслуживания. Описание каждого компонента и элемента соответствует масштабу и сложности процессов СУБП поставщика обслуживания.

64. Для принятия СУБП в качестве официального документа поставщик обслуживания направляет РУБП на согласование уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. При этом поставщик обслуживания несет полную ответственность за качество и полноту разработанного им РУБП.

65. Содержание РУБП включает следующие разделы:

- 1) контроль документооборота;
- 2) нормативные требования к СУБП;
- 3) сфера деятельности и интеграция СУБП;
- 4) политика в области безопасности полетов;
- 5) цели обеспечения безопасности полетов;
- 6) роли и обязанности персонала;
- 7) представление данных о безопасности полетов и корректирующие действия;
- 8) выявление опасных факторов и оценка факторов риска;
- 9) мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов;
- 10) расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов;
- 11) подготовка и обмен информацией в области обеспечения безопасности полетов;
- 12) постоянное совершенствование и проверка СУБП;
- 13) ведение документации СУБП;
- 14) контролирование осуществления изменений;
- 15) план мероприятий на случай аварийной обстановки (ПМАО).

66. Ниже приводится пример информации, которая включается в каждый раздел РУБП.

1) Контроль документооборота:

цель:

описать, как будет осуществляться обновление (актуализация) РУБП и каким образом организация обеспечит, чтобы все сотрудники, участвующие в обеспечении безопасности полетов, получили актуальный вариант РУБП;

критерии:

документы на бумажных носителях или созданные в контролируемой электронной среде и список для рассылки документов;

взаимосвязь между РУБП и другими существующими руководствами, такими как руководство по контролю технического обслуживания или руководство по летной эксплуатации;

процесс периодического обзора РУБП и соответствующих форм и документов для обеспечения их соответствия требованиям и эффективности;

процесс реализации, согласования уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

## 2) Нормативные требования к СУБП:

цель:

представить существующие нормативные положения и инструктивный документ по СУБП для справок, ссылок и ознакомления всех участников процесса;

критерии:

разъяснить существующие нормативные положения и стандарты СУБП, включить сроки их соблюдения и ссылки на консультативные материалы в соответствующих случаях;

там, где необходимо, разъяснить значение и последствия применения нормативных положений для организации;

при необходимости, установить взаимосвязь с другими требованиями и стандартами, связанными с безопасностью полетов.

## 3) Сфера деятельности и интеграция СУБП:

цель:

описать направления и объем деятельности и ресурсов организации в авиационной отрасли, к которым применимы положения СУБП. Также необходимо описание масштаба эксплуатационных процессов и оборудования, необходимых для выполнения программы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска (Hazard Identification and Risk Management - HIRM);

критерии:

определить характер авиационной деятельности организации и ее положение или роль в отрасли в целом;

определить основные области, отделы, производственные участки и объекты организации, в которых применяется СУБП;

определить основные процессы, виды деятельности и оборудование, необходимые для выполнения программы организации по HIRM, в особенности те, что связаны с безопасностью полетов;

если СУБП будет применяться в группе взаимосвязанных организаций или подрядчиков, необходимо определить и документировать такую интеграцию и связанную с этим ответственность в установленном порядке;

если у организации имеются другие соответствующие системы контроля и управления, такие как система менеджмента качества, система охраны труда, окружающей среды и техники безопасности и система авиационной безопасности, необходимо определить их взаимосвязь с СУБП, если таковая имеется.

#### 4) Политика в области безопасности полетов:

цель:

описать намерения, принципы управления и обязательства организации в области повышения уровня безопасности полетов в контексте поставщика обслуживания. Политика в области безопасности полетов описывается так же кратко, как программное заявление поставщика обслуживания;

критерии:

политика в области безопасности полетов соответствует масштабу деятельности и сложности структуры организации;

политика в области безопасности полетов содержит изложение намерений, принципов управления и обязательств организации по постоянному совершенствованию безопасности полетов;

политика в области безопасности полетов утверждается и визируется ответственным руководителем;

политика в области безопасности полетов популяризуется ответственным руководителем и другими членами руководства;

политика в области безопасности полетов периодически пересматривается;

сотрудники всех уровней участвуют в создании и поддержании СУБП;

политику в области безопасности полетов доводят до сведения всех сотрудников, чтобы ознакомить их с индивидуальными обязательствами по обеспечению безопасности полетов.

#### 5) Цели обеспечения безопасности полетов:

цель:

описать цели обеспечения безопасности полетов организации. Цели обеспечения безопасности полетов представляются в виде краткого заявления, в котором общими словами описано, что организация надеется достичь;

критерии:

цели обеспечения безопасности полетов формулируются четко и конкретно отвечают критериям измеримости для отслеживания прогресса, реалистичности и достижимости, значимости, ограниченности по выполнению во времени (подход SMART);

цели обеспечения безопасности полетов выражаются в общем заявлении с описанием обязательств организации по обеспечению безопасности полетов;

определяется официальный процесс разработки ряда взаимосвязанных целей по обеспечению безопасности полетов;

цели обеспечения безопасности полетов доводятся до всех заинтересованных сторон;

выделяются ресурсы для достижения целей;

обеспечивается связь показателей безопасности полетов с целями чтобы выполнять соответствующий мониторинг и измерение достижения целей.

б) Роли и обязанности персонала:

цель:

описать полномочия, обязанности и ответственность персонала, участвующего в реализации СУБП, в обеспечении безопасности полетов;

критерии:

ответственный руководитель несет ответственность за реализацию и функционирование СУБП в соответствии с требованиями во всех сферах деятельности организации;

назначены в установленном порядке руководитель (подразделение), ответственный за СУБП, группа по безопасности полетов;

определены и документально оформлены полномочия, обязанности и ответственность персонала, участвующего в реализации СУБП, на всех уровнях организации;

все сотрудники знают свои полномочия, обязанности и ответственность в отношении любых решений и действий в сфере управления безопасностью полетов;

имеется схема иерархии ответственности в сфере СУБП в организации.

7) Представление данных о безопасности полетов и корректирующие действия:

цель:

система обязательного и добровольного представления данных об авиационных событиях включает как реагирующий (донесения об авиационном происшествии или инциденте), так и проактивный (донесения об опасных факторах) компоненты. Необходимо описать соответствующие системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных событиях. Необходимо рассмотреть следующие элементы: формат отчета (донесения), конфиденциальность, адресаты, процедуры расследования и оценки, корректирующие и предупреждающие меры и распространение отчета (донесения);

критерии:

организация имеет процедуру фиксирования внутренних авиационных событий, входящие в сферу действия СУБП;

необходимо делать различие между обязательными донесениями (при авиационных происшествиях, серьезных инцидентах, существенных неисправностях), о которых необходимо уведомлять уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, и представлением информации об обычных незначительных происшествиях, которая не выходит за пределы поставщика обслуживания;

имеются процедуры добровольного и конфиденциального представления данных об опасных факторах и происшествиях, предусматривающая защиту данных и личности информатора от раскрытия;

процедуры представления данных о безопасности полетов просты, доступны и соответствуют масштабу деятельности поставщика обслуживания;

представление данных в секторе происшествий с серьезными последствиями и соответствующие рекомендации адресуются руководителям соответствующего уровня и рассматриваются ими;

донесения собираются в соответствующей базе данных, чтобы облегчить проведение необходимого анализа.

#### 8) Выявление опасных факторов и оценка факторов риска:

цель:

описать процесс выявления опасных факторов и сопоставления этих данных. Описать процесс распределения опасных факторов и факторов риска по категориям и их дальнейшую приоритизацию по степени значимости с целью подготовки документированной оценки безопасности полетов. Описать, как проводится оценка безопасности полетов и как реализуются планы предупреждающих мер;

критерии:

выявленные опасные факторы оцениваются, распределяются по степени значимости и обрабатываются для надлежащей оценки факторов риска;

имеется структурированный процесс оценки факторов риска, включающий оценку степени их серьезности, вероятности и допустимости, а также профилактических средств контроля;

основной задачей выявления опасных факторов и оценки факторов риска является обеспечение безопасности полетов;

при оценке факторов риска используются рабочие журналы, формы или компьютерные программы, соответствующие сложности структуры и эксплуатационной деятельности организации;

подготовленная оценка безопасности полетов визируется руководителем соответствующего уровня;

существует процесс оценки эффективности разработанных корректирующих, предупреждающих и восстановительных мер;

существует порядок регулярного рассмотрения оценок безопасности полетов и документального оформления их выводов.

#### 9) Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов:

цель:

описать компонент СУБП, касающийся мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (ПЭБП);

критерии:

формальный процесс разработки и обновления ряда показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и соответствующих целевых показателей;

установление соответствия между ПЭБП и целями организации по обеспечению безопасности полетов, если применимо, и процесс одобрения регламентирующими органами ПЭБП, при необходимости;

процесс отслеживания эффективности этих ПЭБП, включая проведение корректирующих действий при возникновении неприемлемых или ненормальных тенденций;

любые другие дополнительные критерии или процедуры мониторинга и измерения эффективности СУБП или обеспечения безопасности полетов.

10) Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов:

цель:

описать, как проводятся расследования и обработка данных об авиационных событиях внутри организации, включая их соответствие системе выявления опасных факторов и управления факторами риска в СУБП поставщика обслуживания;

критерии:

процедуры, обеспечивающие внутреннее расследование авиационных событий, о которых была представлена информация;

распространение в организации и предоставление в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации отчетов о завершенных расследованиях в установленном порядке;

процедура, обеспечивающая осуществление установленных или рекомендованных корректирующих действий и оценку их результатов и эффективности;

порядок дисциплинарного расследования и действий, предпринимаемых по выводам отчетов о расследованиях;

четко определенные условия, при которых рассматриваются дисциплинарные меры (незаконные действия, безответственная неосторожность, грубая небрежность или умышленное нарушение);

процедура, обеспечивающая выявление активных отказов в работе, а также сопутствующих факторов и опасных факторов;

процедура и формат расследования предусматривают обработку результатов выявления содействующих факторов или опасных факторов для дальнейших действий системы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска, при необходимости.

11) Подготовка и обмен информацией в области обеспечения безопасности полетов:

цель:

описать вид полученной персоналом подготовки в области СУБП и других мер по обеспечению безопасности полетов и процесс обеспечения эффективности этой подготовки. Описать документальное оформление проведения подготовки. Описать процессы и каналы обмена информацией о безопасности полетов внутри организации;

критерии:

учебная программа, потенциальные участники и требования к подготовке документально оформлены;

существует процесс аттестации для оценки эффективности подготовки;

подготовка включает начальную подготовку, переподготовку и повышение квалификации, при необходимости;

подготовка в области СУБП организации является частью общей программы обучения в организации;

ознакомление с СУБП включено в подготовку сотрудника при найме в организацию или в учебную программу;

процессы и каналы обмена информацией о безопасности полетов внутри организации.

12) Постоянное совершенствование и проверка СУБП:

цель:

описать процесс постоянного пересмотра и совершенствования СУБП;

критерии:

процесс регулярных внутренних проверок и перепроверок СУБП организации с целью обеспечить ее соответствие требованиям и эффективность;

описать другие программы, содействующие постоянному совершенствованию СУБП организации и эффективности обеспечения безопасности полетов, такие как, Средства обеспечения решений при ошибках в техническом обслуживании (Maintenance Error Decision Aid - MEDA), исследования в области безопасности полетов, системы международной организации по стандартизации (ИСО).

13) Ведение документации СУБП:

цель:

описать метод хранения документации, связанной с СУБП;

критерии:

организация имеет систему учета или архивации документации СУБП, которая обеспечивает сохранение всех документов, созданных в связи с реализацией и функционированием СУБП;

документы, подлежащие хранению, включают отчеты об опасных факторах, отчеты об оценке факторов риска, протоколы заседаний группы по безопасности полетов, таблицы показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, отчеты о проверках СУБП и документы о подготовке персонала в области СУБП;

документы отслеживаются для всех элементов СУБП и доступными для повседневного управления СУБП, а также для целей внутренних и внешних проверок.

#### 14) Контролирование осуществления изменений:

цель:

описать процессы управления изменениями, которые могут влиять на факторы риска для безопасности полетов, и интеграцию этих процессов в СУБП;

критерии:

процедуры, обеспечивающие, что при проведении существенных организационных изменений или изменений в эксплуатационной деятельности будет учтено любое возможное влияние на существующие факторы риска для безопасности полетов;

процедуры, обеспечивающие проведение надлежащей оценки безопасности полетов до внедрения нового оборудования или процессов, которые могут повлиять на факторы риска для безопасности полетов;

процедуры пересмотра существующих оценок безопасности полетов при изменениях в соответствующих процессах или оборудовании.

#### 15) План мероприятий на случай аварийной обстановки (глава 12 настоящей Типовой инструкции):

цель:

описать цели и обязательства организации при возникновении аварийных ситуаций или чрезвычайных ситуаций и соответствующие восстановительные меры. Описание ролей и обязанностей ведущих сотрудников. Допускается разработка ПМАО в виде отдельного документа или в составе РУБП;

критерии:

организация имеет ПМАО, в котором описаны роли и обязанности в случае серьезного инцидента, кризисной ситуации или авиационного происшествия;

существует порядок оповещения, который включает наличие мобилизационного списка и внутренний мобилизационный процесс;

организация имеет договоренности с другими организациями об оказании помощи и предоставлении услуг в чрезвычайной ситуации при необходимости;

организация имеет установленный порядок действий в условиях чрезвычайной ситуации;

существует процедура наблюдения за состоянием всех пострадавших лиц и оповещения их родственников;

организация имеет установленный порядок решения вопросов, связанных со средствами массовой информации (далее – СМИ) и страховыми организациями;

в организации определены обязанности и ответственность за расследование авиационных происшествий;

четко определены требования в отношении сохранения вещественных доказательств, безопасности пораженной зоны и обязательного представления информации о безопасности полетов официальным органам;

существует программа подготовки по обучению персонала действиям в чрезвычайной ситуации;

план эвакуации выведенного из строя воздушного судна или оборудования разработан организацией в ходе консультаций с владельцами воздушного судна и оборудования, эксплуатантами аэродрома (вертодрома) или другими организациями, если применимо;

существует процедура фиксирования действий, осуществляемых в ходе мероприятий в случае аварийной обстановки или чрезвычайной ситуации.

## **Глава 12. Разработка Плана мероприятий на случай аварийной обстановки**

67. В целях эффективной подготовки поставщика обслуживания к наступлению к возможной аварийной обстановке необходима разработка эффективного плана действий во время или после аварийной обстановки или кризиса. Положение, в котором организация оказывается после происшествия или другой аварийной ситуации, зависит от эффективности ее действий в течение первых нескольких часов и дней после крупного события, связанного с безопасностью полетов. Поставщик обслуживания, чьи услуги могут влиять на безопасность полетов, разрабатывает План мероприятий на случай аварийной обстановки (ПМАО) для планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств. ПМАО излагается в письменной форме и содержит действия после происшествия и ответственность персонала за каждое действие.

68. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки применимо ко всем типам поставщиков обслуживания. ПМАО является неотъемлемым компонентом управления факторами риска для безопасности полетов, направленным на разрешение всех возможных связанных с безопасностью полетов и качеством чрезвычайных обстоятельств, кризисных ситуаций и событий, которым могут способствовать или с которыми могут быть связаны продукция или услуги поставщика обслуживания. В ПМАО учитываются все возможные или вероятные сценарии и предусмотрены надлежащие корректирующие меры, чтобы поставщик обслуживания, потребители, население и/или отрасль в целом могли иметь более высокий уровень обеспечения безопасности полетов и бесперебойное обслуживание.

69. В целях эффективного планирования ПМАО обеспечивает основу для системного подхода к решению проблем организации после серьезного непредвиденного события или крупного авиационного происшествия.

70. Цель ПМАО заключается в обеспечении:

1) делегирования чрезвычайных полномочий;

- 2) распределения обязанностей в условиях аварийной обстановки;
- 3) документирования мероприятий на случай аварийной обстановки;
- 4) координации усилий по устранению аварийной ситуации внутри организации и с внешними партнерами;
- 5) безопасного продолжения основных операций после преодоления кризисной ситуации;
- 6) проактивного выявления всех возможных пороговых ситуаций и сценариев и определения соответствующих корректирующих мероприятий.

71. Для обеспечения эффективности ПМАО:

- 1) соответствует масштабу и характеру деятельности и сложности структуры организации;
- 2) доступен всему соответствующему персоналу и, при необходимости, другим организациям;
- 3) включает проверочные листы и процедуры, относящиеся к конкретным аварийным ситуациям;
- 4) содержит контактную информацию для быстрой связи с соответствующим персоналом;
- 5) регулярно отрабатывается в рамках учебных мероприятий;
- 6) периодически пересматривается и обновляется в случае каких-либо изменений.

72. Координация ПМАО включает в себя:

- 1) внутреннюю координацию:
  - рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий и ответственности должностных лиц;
  - установление порядка координации действий ответственных лиц на всех этапах взаимодействия в чрезвычайной ситуации от подготовки и входа в процесс, разрешение чрезвычайной обстановки, выход из чрезвычайной ситуации и перехода к штатной работе;
- 2) внешнюю координацию:
  - определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;
  - оценка ПМАО взаимодействующих организаций;
  - координирование ПМАО между организациями;
  - введение в РУБП порядка взаимодействия между организациями в соответствии с их ПМАО.

73. ПМАО оформляется в виде внутреннего нормативного документа поставщика обслуживания, в котором определены сферы ответственности, роль и действия различных органов и персонала, которые привлекаются в случае чрезвычайных обстоятельств. ПМАО учитывает такие аспекты, как:

1) руководящие принципы. ПМАО направляет действия в случае аварийных ситуаций, содержит информацию о нормативно-правовых положениях, регулирующих проведение расследований, соглашения с местными органами власти, политику и приоритеты поставщика обслуживания;

2) организация. В ПМАО излагаются намерения руководства по отношению к задействованным организациям путем:

назначения руководителей и определения состава аварийных групп;

определения обязанностей и сфер ответственности персонала, включенного в состав аварийных групп;

установления иерархии отчетности при представлении данных о безопасности полетов;

создания центра управления кризисной ситуацией;

установления порядка обработки большого числа запросов информации, особенно в течение первых нескольких дней после крупного авиационного происшествия;

назначения корпоративного представителя для связи со средствами массовой информации;

определения располагаемых ресурсов, включая финансовые полномочные органы, для принятия незамедлительных мер;

назначения представителя поставщика обслуживания для участия в любых официальных расследованиях, предпринятых полномочными должностными лицами;

составления плана мобилизации ключевого персонала.

Для пояснения организационных функций и системы взаимодействия используется схема организационной структуры;

3) оповещение. В плане указывается, кого из сотрудников данной организации следует оповестить об аварийной ситуации, а также кто и каким образом будет оповещать внешние организации. Следует учитывать необходимость оповещения:

руководства;

государственных полномочных органов (служба поиска и спасания, регламентирующий полномочный орган, комиссия по расследованию авиационных происшествий и инцидентов);

местных аварийных служб (администрация аэропорта, противопожарная служба, полиция, служба скорой помощи, медицинские учреждения);

родственников пострадавших (полиция);

персонала поставщика обслуживания;

СМИ;

представителей юридических, бухгалтерских, страховых и прочих организаций;

4) оперативное реагирование. В зависимости от обстоятельств к месту происшествия направляется группа оперативного реагирования для усиления ресурсов

на местах и обеспечения соблюдения интересов организации. Ниже приводится ряд факторов, которые необходимо учитывать при формировании такой группы:

лицо, возглавляющее группу оперативного реагирования;

лицо, включенное в состав группы оперативного реагирования;

лицо, выступающее от имени организации на месте происшествия;

потребности в специальном оборудовании, одежде, документации, транспортных средствах, размещении;

5) дополнительная помощь. Служащие с надлежащей подготовкой и опытом способны оказать нужную помощь в процессе подготовки, учебной отработки и актуализации ПМАО поставщика обслуживания. Их опыт и знания могут быть полезными при планировании и осуществлении таких задач, как:

выполнение роли пассажиров или клиентов в учебной отработке;

оказание помощи оставшимся в живых или внешним сторонам;

связь с родственниками, властными структурами;

б) центр управления кризисной ситуацией (обычно в режиме готовности) создается в штаб-квартире организации, если соблюдены условия для приведения его в действие. Кроме того, на месте происшествия или возле него оборудуется командный пункт. ПМАО предусматривает выполнение следующих требований:

укомплектование персоналом (с учетом возможного круглосуточного режима работы 7 дней в неделю в течение начального периода ликвидации последствий происшествия);

наличие средств связи (телефоны, факс, интернет);

документация, ведение журналов регистрации аварийных мер;

изъятие всех документов поставщика обслуживания, имеющих отношение к аварийной ситуации;

наличие офисного оборудования и канцелярских принадлежностей;

наличие справочной документации (проверочные листы и описания процедур на случай аварийной ситуации, различные руководства поставщика обслуживания, ПМАО на аэродроме (вертодроме) и списки телефонов).

При необходимости заключения договора с какой-либо авиакомпанией или иной специализированной организацией о создании ими антикризисного центра для защиты интересов эксплуатанта в случае кризисной ситуации, возникшей вдали от места его базирования. Такой центр в кратчайшие возможные сроки пополняется персоналом данной компании;

7) документация. Помимо необходимости ведения журнала регистрации событий и действий от организации потребуются также определенная информация для комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. В ПМАО предусматривается предоставление сотрудникам по расследованию следующих видов информации:

вся соответствующая документация по соответствующим услугам;

перечень контактных пунктов и список всего персонала, связанного с данным событием;

записи бесед со всеми лицами (и их заявления), связанными с данным событием;

любые фотографии или другие документальные свидетельства;

8) место происшествия. После крупного авиационного происшествия законное основание для доступа к месту происшествия имеют представители многих сфер юрисдикции, полиция, противопожарные службы, медицинские службы, администрация аэропорта, следователи (судебно-медицинские эксперты) в случае человеческих жертв, члены комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, учреждения гуманитарной помощи и СМИ. Хотя ответственность за координацию действий этих заинтересованных сторон лежит на полиции и/или государственном полномочном органе по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, поставщик обслуживания уточняет следующие аспекты деятельности на месте происшествия:

назначение старшего представителя компании на месте происшествия, если оно произошло в основном месте базирования или за пределами основного места базирования или в открытом море или в иностранном государстве;

уход за оставшимися в живых пассажирами;

удовлетворение потребностей родственников пострадавших;

охрана обломков;

сохранение останков и личной собственности погибших;

сохранение улики;

оказание содействия (по мере необходимости) полномочным органам по расследованию авиационных происшествий;

удаление и утилизация обломков;

9) средства массовой информации. От того, как поставщик обслуживания взаимодействует со средствами массовой информации, зависит, насколько успешно он восстановится от последствий этого события. Необходимы четкие указания:

какая информация защищена Законом (данные FDR, записи CVR и записи переговоров с управлением воздушным движением, заявления свидетелей);

кто выступает от имени головной организации в штаб-квартире и на месте происшествия (ответственный за связь с общественностью, высшее должностное лицо или другой член старшего руководства, руководитель, владелец);

подготовленные заявления для оперативного ответа на вопросы СМИ;

какую информацию допускается или не допускается публиковать;

определение срока выпуска и содержания предварительного заявления поставщика обслуживания;

обеспечение регулярного обновления информации для СМИ;

10) официальные расследования. Персоналу поставщика обслуживания, который будет поддерживать связь с комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и полицией, необходимо дать соответствующие указания;

11) помощь семьям. ПМАО включает инструктивные указания относительно подхода поставщика обслуживания к оказанию помощи семьям пострадавших в авиационном происшествии (членов экипажа и пассажиров). Упомянутые инструктивные указания включают:

государственные требования в отношении предоставления помощи семьям;

условия проезда и размещения для посещения места происшествия;

фамилию координатора программы и указание контактного пункта(ов) для пострадавших и клиентов;

предоставление последней имеющейся информации;

временную помощь пострадавшим и их семьям;

12) анализ после происшествия. ПМАО содержит указания, предусматривающие проведение ключевым персоналом после происшествия всестороннего разбора событий и документирование всех важных уроков, извлеченных из происшествия, в результате чего вносятся изменения в ПМАО и соответствующие процедуры.

74. Каждый, кто задействован в группе оперативного реагирования в случае крупного авиационного происшествия, испытает определенную степень потери ориентации. Поэтому в процессе осуществления аварийных мероприятий используются проверочные листы. Такие проверочные листы являются неотъемлемой частью имеющихся у поставщика обслуживания руководств по производству полетов или по действиям в условиях аварийной обстановки. Для обеспечения эффективности проверочные листы регулярно пересматриваются и обновляются (мобилизационные списки и контактные данные), а также проверяются в ходе практических учений.

75. ПМАО представляет собой изложенные в письменном виде намерения. Для гарантии того, что изложенные в ПМАО намерения подкреплены эксплуатационными возможностями, необходима соответствующая подготовка. Тренировки и учения рекомендуется проводить на регулярной основе. Планы мобилизации и установления связи, проверяются в процессе теоретических учений. Ряд других аспектов, таких как мероприятия "на месте происшествия" (практические), в которых задействованы другие агентства, необходимо отрабатывать в ходе практических учений через регулярные промежутки времени. Проведение учений позволяет продемонстрировать недостатки плана, которые необходимо устранить, до того, как возникнет реальная аварийная ситуация. Для некоторых поставщиков обслуживания, таких как аэропорт, периодические проверки соответствия плана и проведение полномасштабных учений на случай аварийной обстановки являются обязательными.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан