



ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

Критические элементы ГПБП и основные требования к СУБП поставщиков услуг

(по проекту приложения 19 к Чикагской
конвенции)

А.А. Дорофеев, заместитель директора Департамента
управления качеством и стандартизации ОАО «ОАК»

1. Государственная программа обеспечения безопасности полетов

1.1. Каждое Государство обязано разработать программу обеспечения безопасности полетов с целью достижения приемлемого уровня показателей безопасности в гражданской авиации, включающую, как минимум:

- a) политику и цели Государства в области обеспечения авиационной безопасности;
- b) управление рисками в области обеспечения авиационной безопасности;
- c) гарантию обеспечения безопасности; и
- d) популяризация политики обеспечения безопасности полетов.

1.2. Введение госпрограммы по обеспечению безопасности полетов должно соответствовать масштабу и уровню сложности государственной системы гражданской авиации и должно требовать скоординированной работы многих представителей органов власти, отвечающих за отдельные элементы функций гражданской авиации в Государстве.

2. Государственный надзор за безопасностью

Каждое Государство, в соответствии с Приложением 1, должно разработать и ввести некую систему гарантии эффективного применения Стандартов и Рекомендуемых практик (SARPs) по безопасности, содержащихся в Приложениях к Конвенции по Международной Гражданской авиации.

Примечание. — Эффективное применение критических элементов в Приложении 1 является индикатором способности Государства осуществлять надзор в области обеспечения безопасности

1. Базовое авиационное законодательство (КЭ-1)

1.1. Государство должно разработать исчерпывающее и эффективное авиационное законодательство, которое бы соответствовало масштабу и уровню сложности государственной деятельности в области авиации, а также требованиям Конвенции о Международной Гражданской Авиации, и помогало бы государству контролировать сектор гражданской авиации и обеспечивать выполнение требований при помощи Авиационных Властей Гражданской Авиации и/или других соответствующих органов власти или агентств, созданных с этой целью.

1.2. Данное авиационное законодательство должно предусматривать доступ Авиационных Властей Гражданской Авиации к воздушным судам, работам, оснащению, персоналу и сопутствующей документации, где это необходимо, поставщикам услуг с целью обеспечения функции по надзору в области обеспечения безопасности полетов.

2. Эксплуатационные правила (КЭ-2)

Государство должно сформулировать правила, направленные на обеспечение выполнения, как минимум, национальных требований, вытекающих из базового авиационного законодательства, которые обеспечат соответствие стандартизованных рабочих процедур, изделий, услуг, оборудования и материально-технической базы Стандартам и Рекомендуемым Практикам (SARPs), содержащихся в Приложениях к Конвенции о Международной Гражданской Авиации.

Примечание — Термин “правила” используется в широком смысле, включает инструкции, правила, распоряжения, директивы, ряд законов, требования, политики и приказы (но не ограничивается ими).

3. Государственная система гражданской авиации и функции надзора за обеспечением безопасности (КЭ-3)

3.1. Государство должно назначить Авиационные Власти и/или др. соответствующие органы власти или агентства, где это необходимо, во главе с Руководителем, при поддержке компетентного и квалифицированного технического и нетехнического персонала и адекватных финансовых источников. Необходимо, чтобы каждое государство в лице представителей Авиационных Властей или агентств сформулировало функции и цели по обеспечению безопасности.

Примечание.— Термин «Государственная система Гражданской Авиации» используется в широком смысле и включает все власти, в чью ответственность входит надзор за безопасностью, который может быть учрежден Государством как отдельным объектом, например, Авиационными Властями гражданской авиации, Руководством аэропорта, управления воздушным движением, властями по расследованию происшествий, а также метеорологических служб.

3.2. Рекомендация — Государство должно предпринять необходимые меры в плане обеспечения вознаграждения и достойных условий труда, чтобы гарантировать, что квалифицированный технический и нетехнический персонал, как например, инспекторы, медработники, эксперты-консультанты и аудиторы, сохраняют свои рабочие места.

3.3. Рекомендация — Государство должно использовать методологию для определения требований к кадрам, принимая во внимание масштабы и уровень сложности авиационных мероприятий в данном государстве.

4. Квалификация и обучение технического персонала (КЭ-4)

Государство должно разработать минимум квалификационных требований к техническому персоналу, обеспечивающему функции надзора за безопасностью, с условием проведения регулярных тренингов с целью сохранения и повышения компетенции до необходимого уровня. Государство должно применять систему хранения документации по обучению.

5. Техническое руководство, инструменты и обеспечение критической информацией по безопасности (КЭ-5)

Государство должно обеспечить наличие надлежащего оснащения, исчерпывающих и актуальных технических справочных материалов и процедур, критических данных по безопасности, инструментов и оборудования, а также транспортных средств, для предоставления техническому персоналу с целью обеспечения эффективного выполнения ими своих функций по надзору за безопасностью и в соответствии с установленными процедурами в стандартной форме. Также Государство обязано представить авиапромышленной отрасли техническую справочную информацию о том, как применять данные правила.

6. Обязательства при выдаче лицензии, сертификата, полномочия и/или одобрения (КЭ-6)

Государство должно применить документированные процессы и процедуры с целью гарантии того, что персонал и организации, участвующие в авиационной деятельности, отвечают установленным требованиям еще до того, как им будет позволено воспользоваться привилегиями лицензии, сертификата, полномочия и/или одобрения при ведении какой-либо текущей авиационной деятельности.

7. Обязательства при надзоре (КЭ-7)

Государство должно применять документированные процессы по надзору при проведении инспекций (по определению и планированию), аудитов и мониторинга на постоянной основе с целью гарантировать, что держатели выданного сертификата, лицензии, полномочия и/или одобрения соответствуют установленным требованиям и способны выполнять работу в области авиастроения, на которую был получен тот или иной сертификат, лицензия и т.д., соблюдая требования к безопасности. Речь, в том числе, идет о надзоре за назначенным персоналом, выполняющим функции контроля безопасности от лица Авиационных Властей Гражданской Авиации.

8. Резолюции по вопросам безопасности (СЕ-8)

Государство должно применять документированные процессы и процедуры, чтобы своевременно устранять выявленные дефекты, влияющие на авиационную безопасность, которые могут скрываться в авиационной системе, а затем быть выявлены Авиационными Властями Гражданской Авиации или какими-либо другими уполномоченными органами во время надзора по безопасности или иным путем. Такие процессы должны отражать способность анализировать первопричину угрозы безопасности, направлять рекомендации, обеспечивать своевременное применение корректирующих мер, а также, если потребуется, и мер принудительного характера.

Система управления безопасностью полетов поставщика услуг должна:

а) включать следующие элементы:

- 1) Политика и цели в области обеспечения безопасности;
- 2) Управление рисками в области обеспечения безопасности;
- 3) Гарантия обеспечения безопасности; и
- 4) Популяризация политики обеспечения безопасности полетов;

б) быть создана в соответствии с рамками, как указано в Приложении 2; и

с) быть соизмерима с масштабами поставщика услуг и уровнем сложности его авиационных изделий или услуг.

1. Политика и цели обеспечения безопасности

1.1. Обязанности и ответственность руководства

Поставщик услуг должен сформировать политику обеспечения безопасности в соответствии с международными и национальными требованиями. Политика обеспечения безопасности должна:

- a) отражать обязанности организации в области обеспечения безопасности;
- b) включать четкие указания по обеспечению необходимыми ресурсами для внедрения политики безопасности;
- c) включать процедуры предоставления отчетной информации о состоянии безопасности;

1.2. Учет данных о безопасности

1.3. Назначение ключевого персонала, отвечающего за обеспечение безопасности

1.4. Согласование плана действий по предупреждению и ликвидации происшествий

1.5. Документация SMS

2. Управление рисками

2.1. Выявление опасностей

2.1.1. Поставщик услуг обязан разработать и поддерживать процесс, обеспечивающий выявление угроз, связанных с его авиационными изделиями или услугами.

2.1.2. Выявление опасностей должно быть основано на сочетании активных, упреждающих и предупреждающих способах сбора данных о состоянии безопасности.

2.2. Оценка и снижение степени риска безопасности

Поставщик услуг обязан разработать и поддерживать процесс, обеспечивающий анализ, оценку и управление рисками безопасности, связанными с выявленными угрозами.

2.3. *Инструменты и методы оценки и уменьшения рисков*

3. Гарантия безопасности

3.1 Мониторинг и измерение показателей безопасности

3.1.1. Поставщик услуг обязан разработать и поддерживать средства верификации показателей безопасности организации и валидации эффективности рычагов управления рисками безопасности.

3.1.2. Показатели безопасности поставщика услуг должны быть верифицированы в соответствие с индикаторами и целями показателей безопасности.

3.2. Контроль за изменением показателей

Поставщик услуг обязан разработать и поддерживать процесс идентификации изменений показателей, которые могут повлиять на уровень угрозы безопасности, связанной с его авиационными изделиями или услугами, а также направленный на выявление и управление рисками безопасности, которые могли быть спровоцированы данными изменениями.

3.3. Постоянное совершенствование SMS

Поставщик услуг обязан проводить мониторинг и оценку эффективности процессов своей SMS с целью постоянного совершенствования общих характеристик системы управления безопасностью

4. Популяризация политики обеспечения безопасности полетов

4.1 Обучение и образование

4.1.1. Поставщик услуг обязан разработать и поддерживать программу обучения по безопасности, которая будет гарантировать то, что персонал обучен и компетентен в плане выполнения своих обязанностей;

4.1.2. Содержание программы обучения по безопасности должно соответствовать функциям каждого сотрудника организации в системе SMS.

4.2 Коммуникация в области обеспечения безопасности

Поставщик услуг обязан разработать и поддерживать в официальном формате средство коммуникации в области обеспечения безопасности, которое:

- a) обеспечивает осведомленность персонала о СУБП в степени, соответствующей их должности,
- b) транслирует особо важную (критичную) информации в области обеспечения безопасности,
- c) объясняет, зачем были предприняты те или иные меры в области обеспечения безопасности; и
- d) объясняет, для чего введены новые или пересмотрены действующие процедуры.

Спасибо за внимание!