



Республика Молдова

ПРАВИТЕЛЬСТВО

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № HG297/2020
от 20.05.2020

об утверждении Национальной программы по безопасности полетов

Опубликован : 10.07.2020 в MONITORUL OFICIAL № 165-176 статья № 553 Data intrării în vigoare

На основании части (2) статьи 41 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., № 95-104, ст. 189), с последующими изменениями, Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Настоящее постановление перелагает стандарты и рекомендуемую практику, содержащиеся в приложении 19 («Управление безопасностью») к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго в 1944 году, в части государственной программы по безопасности (State Safety Programme), и соотнесено с положениями Европейской программы безопасности в области гражданской авиации, разработанной Европейской комиссией.

1. Утвердить Национальную программу по безопасности полетов (прилагается).
2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство экономики и инфраструктуры.
3. Настоящее постановление вступает в силу с даты опубликования.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Ион КИКУ

Контрасигнуют:

министр экономики

и инфраструктуры Сергей РАЙЛЯН

министр обороны Александр ПЫНЗАРЬ

№ 297. Кишинэу, 20 мая 2020 г.

Утверждена
Постановлением Правительства
№ 297/2020

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА

по безопасности полетов

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Национальная программа по безопасности полетов (в дальнейшем – *Программа*) представляет собой систему менеджмента в области регулирования и управления безопасностью в гражданской авиации на государственном уровне и разработана и утверждена на основании статьи 41 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017.

2. Настоящая Программа устанавливает регулируемую основу, необходимую для разработки и утверждения стратегий и политик в области безопасности гражданской авиации, а также для установления, утверждения и надзора за приемлемым уровнем безопасности на национальном уровне (ALoSP), принимая проактивную стратегию непрерывного улучшения показателей эффективности обеспечения безопасности в области гражданской авиации путем разработки, утверждения и выполнения Национального плана по безопасности гражданской авиации.

3. Положения настоящей Программы применяются ко всем структурам, участвующим в регулировании и надзоре за безопасностью гражданской авиации, в рамках центрального отраслевого органа в области гражданской авиации, административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, органа, ответственного за расследование происшествий и инцидентов в области транспорта и авиационных агентов Республики Молдова.

4. В целях настоящей Программы определяются следующие понятия:

компетентный национальный орган – орган публичного управления, наделенный полномочиями в области регулирования или надзора за безопасностью полетов, согласно положениям специальных национальных нормативных актов;

национальная база данных о происшествиях гражданской авиации – база данных, созданная и управляемая Органом гражданской авиации (в дальнейшем – *ОГА*) на национальном уровне, которая содержит информацию о сообщаемых происшествиях гражданской авиации;

показатель эффективности обеспечения безопасности – параметр безопасности, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности;

приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности (ALoSP) – минимальный уровень эффективности обеспечения безопасности, определенный на национальном уровне или на уровне поставщика услуг, выражающийся в показателях эффективности обеспечения безопасности, целевых уровнях эффективности и тревожных порогах;

вероятность риска для безопасности – возможность наступления опасного происшествия или опасных условий;

Национальный план по безопасности – целостный набор показателей безопасности, с целевыми уровнями безопасности и тревожными порогами, а также действия по сокращению рисков для безопасности, связанных с этими показателями;

Национальная программа по безопасности – целостный набор правил, мероприятий и процессов, целью которых является повышение безопасности в гражданской авиации;

риск для безопасности – оценка последствий угрозы, выражаемая в терминах предсказуемой вероятности и серьезности, ориентируясь на самую серьезную прогнозируемую ситуацию. Количественное измерение рисков, влияющих на безопасность, осуществляется посредством алфавитно-цифрового условного обозначения;

серьезность риска для безопасности – возможные последствия опасного происшествия или условий, ориентируясь на самое серьезное прогнозируемое положение;

безопасность в области гражданской авиации – способность авиационной деятельности, которая заключается в исключении нанесения ущерба здоровью или человеческих жертв, а также причинения материального ущерба;

целевые уровни эффективности обеспечения безопасности – конкретные задачи по эффективности обеспечения безопасности, которые намечено выполнить.

Глава II

МЕЖДУНАРОДНЫЙ И ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНТЕКСТ

5. Глобальный план обеспечения безопасности авиации (Global Aviation Safety Plan – GASP) – это документ, который был разработан Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) дополнительно к Глобальному аэронавигационному плану (ICAO Global Air Navigation Plan – GANP), и устанавливает стратегию непрерывного улучшения внедрения систем безопасности в гражданской авиации, являясь инструментом измерения достигнутого прогресса в области безопасности путем:

1) поддержания непрерывности инициатив, посвященных безопасности;

2) признания различий между государствами-участниками, связанных со зрелостью процесса надзора за безопасностью, объемом и развитием воздушного движения, а также различными эксплуатационными аспектами;

3) обеспечения средств установления приоритетов в отношении инициатив по безопасности.

GASP устанавливает конкретные задачи по безопасности и обеспечивает фактическое и эффективное согласование мероприятий, посвященных безопасности, основываясь на следующих принципах:

1) подтверждение приоритетности безопасности гражданской авиации;

2) обеспечение выполнения установленных задач по безопасности;

3) разработка эталона для установления на региональном и государственном уровне приоритетов в области безопасности, в том числе политик по управлению безопасностью.

GASP позволяет государствам-участникам планировать и устанавливать собственные подходы и приоритеты в области безопасности, в зависимости от конкретных способностей, национальных программ по безопасности и характеристик национальной системы гражданской авиации.

GASP предусматривает фактическое внедрение всеми государствами-участниками систем по надзору за безопасностью и программ по безопасности на национальном уровне (State Safety Programme - SSP).

6. Европейская программа по авиационной безопасности (European Aviation Safety Programme - EASP) - это документ, разработанный Европейской комиссией, который описывает работу европейской системы авиационной безопасности, содержит нормы, меры и процессы, используемые для обеспечения единого управления безопасностью на европейском уровне.

Задача EASP состоит в обеспечении в рамках Европейского Союза высокого и равномерного уровня эффективности обеспечения безопасности в области гражданской авиации.

EASP включает описание:

- 1) европейской политики авиационной безопасности, задач и ресурсов;
- 2) управления рисками для безопасности европейской авиации;
- 3) обеспечения безопасности европейской авиации;
- 4) продвижения безопасности европейской авиации.

EASP описывает также процесс разработки, принятия, обновления и применения Европейского плана по авиационной безопасности (European Plan for Aviation Safety - EPAS).

7. EPAS - центральный элемент процесса управления риском для безопасности на европейском уровне, который определяет, на основе оценки соответствующей информации о безопасности, основные риски для безопасности, которые отрицательно влияют на европейскую систему авиационной безопасности, и устанавливает необходимые меры по снижению соответствующих рисков.

Глава III

СИСТЕМА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

8. Система гражданской авиации Республики Молдова имеет следующую структуру:



9. Компетентными национальными органами в области гражданской авиации являются:

1) Министерство экономики и инфраструктуры - центральный отраслевой орган в области гражданской авиации;

2) Орган гражданской авиации (ОГА) - административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

3) Орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов.

10. Полномочия центрального государственного органа в области гражданской авиации предусмотрены в статье 6 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017. В

отношении настоящей Программы Министерство экономики и инфраструктуры обладает следующими основными прерогативами:

- 1) утверждает положение о деятельности Комитета по оценке безопасности;
- 2) утверждает положение о деятельности Технического комитета по безопасности;
- 3) обеспечивает наличие в ОГА достаточных человеческих и финансовых ресурсов для выполнения настоящей Программы.

11. Полномочия и функции административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации предусмотрены в статье 7 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017.

12. Основные полномочия административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации по управлению безопасностью, непосредственно соотносимые с развитием и выполнением настоящей Программы, следующие:

- 1) разработка анализов безопасности, выявление угроз и мониторинг рисков для безопасности гражданской авиации на национальном уровне;
- 2) мониторинг зон гражданской авиации, определенных как представляющие риск, превышающий принятые значения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности (ALoSP);
- 3) управление, оценка, анализ и архивация обязательных сообщений и добровольных сообщений о транспортных происшествиях;
- 4) проведение анализа потребностей для надлежащего выполнения настоящей Программы и ежегодное планирование достаточных человеческих и финансовых ресурсов для обеспечения выполнения и функционирования настоящей Программы и для применения мер, предусмотренных в Национальном плане по безопасности гражданской авиации.

13. Органом, ответственным за расследование авиационных происшествий и инцидентов, является орган, назначенный для организации технического расследования в отношении безопасности транспортных происшествий в целях определения причин и обстоятельств их наступления и издания рекомендаций по безопасности.

14. Орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов, выполняет следующие конкретные полномочия в области авиационной безопасности, связанные с процессами, описанными в настоящей Программе:

- 1) организует, руководит и координирует деятельность по техническому расследованию в отношении безопасности происшествий в области воздушных перевозок;
- 2) предлагает центральному отраслевому органу в области гражданской авиации изменения по улучшению законодательства в области расследования безопасности происшествий в области воздушных перевозок;
- 3) составляет предварительные и итоговые отчеты по результатам технического расследования в отношении безопасности происшествий в области воздушных перевозок и передает их участвующим сторонам, сторонам, ответственным за вопросы безопасности, и заинтересованным сторонам;

4) издает рекомендации по безопасности в целях предотвращения серьезных происшествий и инцидентов.

15. В процессе сертификации авиационных предприятий предпринимаются все необходимые действия для обеспечения надлежащего уровня безопасности в ходе конкретных осуществляемых видов деятельности, как часть системы управления безопасностью на национальном уровне, описанной в настоящей Программе.

Глава IV

СИСТЕМА ВОЕННОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

16. Министерство обороны является государственным органом Вооруженных сил Республики Молдова, который, по согласованию с Министерством экономики и инфраструктуры, обеспечивает услуги по воздушным перевозкам и управление национальным воздушным пространством.

17. Главный штаб Национальной армии представляет собой основной орган по регулированию и координации летной деятельности и выполняет задачи, возложенные на него в соответствии с национальными законами, воинскими регламентами, соглашениями о сотрудничестве в области национальных гражданских или военных мероприятий, а также с международными соглашениями и конвенциями, стороной которых Республика Молдова является.

18. Координация деятельности в гражданской или военной сфере и в области управления воздушным движением содержит общие и местные обязанности и меры по координации полетов, согласованные назначенным поставщиком аэронавигационных услуг Республики Молдова – ОГА, административным органом по сертификации, надзору и контролю в области гражданской авиации, и Главным штабом Национальной армии – центральным органом Национальной армии, целью которого является стратегическое планирование использования войск Национальной армии в боевых и других операциях.

Глава V

НАЦИОНАЛЬНАЯ НОРМАТИВНАЯ БАЗА

В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

19. Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает внедрение стандартов и рекомендуемой практики ИКАО (SARP's), содержащихся в приложении к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго в 1944 году.

20. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает аэронавигационные процедуры ИКАО (PANS), издаваемые на основе Конвенции о международной гражданской авиации, и обеспечивает их внедрение.

21. Учитывая положения Соглашения об ассоциации между Республикой Молдова, с одной стороны, и Европейским Союзом и Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-участниками, с другой стороны, подписанного в Брюсселе 27 июня 2014 года, и Соглашения об общем авиационном пространстве между Республикой Молдова и Европейским Союзом и его государствами-участниками, подписанного в Брюсселе 25 июня 2012 года,

Директивы Совета Европы и Европейского парламента, Европейской комиссии и решения Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) излагаются в национальном законодательстве посредством различных законодательных инструментов, исходя из каждого конкретного случая.

22. В случаях, которые предполагают сотрудничество в области гражданских или военных мероприятий, могут издаваться совместные приказы государственных органов в области гражданской и военной авиации.

23. При применении нормативных актов более высокого уровня или для выяснения некоторых содержащихся в них вопросов, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации издает процедуры и инструкции по гражданской авиации, директивы, циркуляры, технические требования, приемлемые методы приведения в соответствие, руководящие материалы, спецификации по сертификации, а также другие авиационные издания.

24. Полный перечень нормативных актов, в том числе технических, публикуется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на своей официальной веб-странице, и постоянно обновляется.

25. Учитывая положения Соглашения об общем авиационном пространстве между Республикой Молдова и Европейским Союзом и его государствами-участниками, и Конвенции о международной гражданской авиации, для обеспечения соответствия национального законодательства положениям законодательства ЕС и международных стандартов в области безопасности в области гражданской авиации, установлена система регулирования, посредством которой обеспечивается, по мере необходимости, разработка, изменение или дополнение национальных нормативных актов.

Глава VI

РАЗРАБОТКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОГРАММЫ

26. Ответственность за разработку, выполнение и мониторинг функционирования Программы возлагается на менеджера, ответственного за Программу, которым является директор ОГА.

27. Разработка Программы осуществляется на основе планирования выполнения Программы, что предполагает сравнительный анализ с требованиями ИКАО в отношении выполнения SSP, а также с положениями соответствующего европейского законодательства.

28. Программа и связанные с нею документы, такие как Национальная политика безопасности гражданской авиации Республики Молдова и Национальная политика налогообложения в области безопасности гражданской авиации пересматриваются по мере необходимости, для соблюдения требований международных стандартов, а также для отражения динамики системы национальной гражданской авиации и прогресса в области безопасности.

29. Менеджер, ответственный за Программу, выполняет следующие обязанности:

- 1) разработка, выполнение и мониторинг функционирования Программы;
- 2) координация и обеспечение выделения человеческих и финансовых ресурсов, необходимых для функционирования Программы;

3) издание решений по безопасности гражданской авиации на национальном уровне в целях обеспечения выполнения и функционирования Программы;

4) установление мер в целях сокращения рисков, в результате выявления и мониторинга зон риска для безопасности;

5) одобрение Национальной политики безопасности гражданской авиации;

6) утверждение Национальной политики налогообложения в области безопасности в гражданской авиации;

7) утверждение планирования выполнения Программы;

8) утверждение после согласования с Комитетом по оценке безопасности (КОБ) Национального плана по безопасности гражданской авиации;

9) одобрение и представление на утверждение проекта Программы и поправок к ней.

30. В целях обеспечения приемлемого уровня безопасности гражданской авиации создается Комитет по оценке безопасности, который формируется из 15 членов, в следующем составе:

1) председатель (менеджер, ответственный за Программу);

2) два представителя Министерства экономики и инфраструктуры;

3) два представителя ОГА;

4) председатель Технического комитета по безопасности (ТКБ);

5) представитель органа, ответственного за расследование авиационных происшествий и инцидентов;

6) четыре представителя отрасли, ответственные менеджеры гражданских авиационных предприятий, в следующем порядке:

a) представитель сертифицированных/уполномоченных эксплуатантов воздушных судов;

b) представитель поставщиков аэронавигационных услуг;

c) представитель сертифицированных/уполномоченных эксплуатантов аэродромов;

d) представитель производственных/обслуживающих организаций/уполномоченных поставщиков авиационной продукции.

31. Персональный состав Комитета по оценке безопасности утверждается решением менеджера, ответственного за Программу.

32. В заседаниях Комитета по оценке безопасности могут участвовать, в качестве постоянных приглашенных со статусом наблюдателя представитель Министерства обороны и заместители директора ОГА. Также могут приглашаться в качестве наблюдателей и другие представители компетентных национальных органов, профессиональных организаций или национальных объединений в области гражданской авиации.

33. Комитет по оценке безопасности имеет следующие основные полномочия:

1) выдача заключений в целях утверждения/одобрения ответственным менеджером на документы, разрабатываемые и предлагаемые Техническим комитетом по безопасности;

2) мониторинг выполнения стратегий, политик и действий в области безопасности гражданской авиации и установление вытекающих из них мер;

3) мониторинг процессов разработки Техническим комитетом по безопасности нормативных актов по безопасности и по надзору за гражданскими авиационными предприятиями.

34. В целях обеспечения выполнения Программы создается Технический комитет по безопасности, имеющий следующие полномочия:

1) разработка планирования выполнения Программы;

2) разработка Национальной политики безопасности гражданской авиации и ее обновление, при необходимости;

3) разработка Национальной политики налогообложения в области безопасности гражданской авиации, и ее обновление, при необходимости;

4) разработка Национального плана по безопасности гражданской авиации, соответственно:

a) оценка рисков для безопасности, выявленных на национальном уровне, и источников информации, используемых при их выявлении;

b) поиск новых потенциальных источников информации и методов использования информации;

c) определение, анализ и предложение ALoSP;

d) определение и предложение действий в целях сокращения рисков для безопасности на национальном уровне;

e) анализ и сообщение о порядке соблюдения утвержденного ALoSP;

f) оценка результатов действий, направленных на сокращение уровня рисков для безопасности на национальном уровне;

5) координация распространения информации о безопасности среди гражданских авиационных предприятий;

6) разработка и представление на одобрение/утверждение, при необходимости, в Комитет по оценке безопасности, ответственному менеджеру или в Министерство экономики и инфраструктуры других документов, вытекающих из Программы.

35. Технический комитет по безопасности функционирует в подчинении Комитета по оценке безопасности, сформирован из 13 членов и имеет следующий состав:

1) председатель (лицо, назначенное Комитетом по оценке безопасности из состава ОГА);

2) представитель Министерства экономики и инфраструктуры из состава структуры, ответственной за гражданскую авиацию;

3) семь представителей из состава ОГА;

4) четыре представителя отрасли в следующем порядке:

a) представитель сертифицированных/уполномоченных эксплуатантов воздушных судов;

b) представитель поставщиков аэронавигационных услуг;

c) представитель сертифицированных/уполномоченных эксплуатантов аэродромов;

d) представитель производственных/обслуживающих организаций/уполномоченных поставщиков авиационной продукции.

36. Персональный состав Технического комитета по безопасности утверждается решением менеджера, ответственного за Программу.

37. В заседаниях Технического комитета по безопасности участвует в качестве постоянного приглашенного со статусом наблюдателя представитель Министерства обороны. Также могут быть приглашены в качестве наблюдателей и другие представители компетентных национальных органов, профессиональных организаций или национальных объединений в области гражданской авиации или авиационных предприятий.

38. Технический комитет по безопасности разрабатывает и представляет на утверждение центральному отраслевому органу собственное положение об организации и функционировании, после его согласования с менеджером, ответственным за Программу.

39. Решением менеджера, ответственного за Программу, могут создаваться рабочие группы, обеспечивающие специализированную техническую поддержку, необходимую для исполнения полномочий Технического комитета по безопасности.

40. Задачи, виды деятельности и порядок функционирования рабочих групп, указанных в пункте 39, утверждается менеджером, ответственным за Программу.

Глава VII

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА БЕЗОПАСНОСТИ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

41. Задача национальной политики безопасности гражданской авиации заключается в обеспечении высокого уровня эффективности обеспечения безопасности и в его постоянном улучшении на основе эффективного управления безопасностью деятельности гражданской авиации в Республике Молдова.

42. Национальная политика безопасности гражданской авиации соответствует и содействует достижению общих задач глобальной и региональной политики авиационной безопасности.

43. Национальная политика безопасности гражданской авиации разрабатывается Техническим комитетом по безопасности, должна быть одобрена Комитетом по оценке безопасности и менеджером, ответственным за Программу, после чего передается

центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для представления Правительству на утверждение.

44. Национальная политика безопасности гражданской авиации Республики Молдова публикуется ОГА на своей официальной веб-странице и доводится до сведения всех авиационных предприятий.

45. Элементы, установленные Национальной политикой безопасности гражданской авиации, переносятся в политику безопасности авиационных предприятий.

Глава VIII

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

46. Национальная политика налогообложения в области безопасности гражданской авиации описывает действия, входящие в ответственность государства, по осуществлению надзора за безопасностью авиационных предприятий, которые работают под его юрисдикцией, и по продвижению повышения уровня безопасности, в том числе путем поощрения добровольного соблюдения специфических требований в области безопасности.

47. Национальная политика налогообложения в области безопасности гражданской авиации разрабатывается Техническим комитетом по безопасности, получает заключение Комитета по оценке безопасности и утверждается менеджером, ответственным за Программу.

48. Национальная политика налогообложения в области безопасности гражданской авиации публикуется на официальной веб-странице ОГА.

Глава IX

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЛАН ПО БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

49. Национальный план по безопасности гражданской авиации определяет приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности (ALoSP) путем выявления на основе оценки соответствующей информации о безопасности основных рисков для безопасности, которые отрицательно влияют на национальную систему гражданской авиации.

50. Национальным планом по безопасности гражданской авиации устанавливаются показатели безопасности на национальном уровне с целевыми уровнями безопасности и связанными с ними тревожными порогами, а также необходимые действия по сокращению рисков для безопасности.

51. Порядок установления, оценки и мониторинга ALoSP на национальном уровне описан в приложении.

52. Национальный план по безопасности гражданской авиации разработан на период мониторинга ALoSP в 36 месяцев.

53. В конце каждого периода мониторинга составляется отчет о соблюдении ALoSP, который содержит анализ того, как были выполнены утвержденные ALoSP, и результаты

действий, предпринятых в целях сокращения рисков для безопасности на национальном уровне.

54. Национальный план по безопасности гражданской авиации ежегодно пересматривается, его пересмотр содержит и отчет за предыдущий год, указанный в пункте 53.

55. Национальный план по безопасности гражданской авиации способствует реализации Международного и европейского плана авиационной безопасности путем заимствования рисков и действий по ним, выявленных на европейском уровне, применимых к гражданской авиации Республики Молдова.

56. Национальный план по безопасности гражданской авиации и его ревизии разрабатываются Техническим комитетом по безопасности, получают заключение Комитета по оценке безопасности и утверждаются менеджером, ответственным за Программу.

Глава X

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ГРАЖДАНСКИХ

АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Раздел 1

Требования по внедрению системы управления

безопасностью (СУБ)

57. Требования по внедрению системы управления безопасностью на уровне авиационных предприятий установлены в Положении о системах управления безопасностью (СУБ), утвержденном административным органом по внедрению и осуществлению политик в области гражданской авиации.

58. Согласно графику выполнения Программы, Технический комитет по безопасности анализирует и предлагает обновление или, при необходимости, разработку нормативной базы по регулированию и внедрению системы управления безопасностью гражданскими авиационными предприятиями.

59. В целях обеспечения хорошего понимания и единообразия процесса внедрения системы управления безопасностью на гражданских авиационных предприятиях ОГА публикует на своей официальной веб-странице документы о требованиях по внедрению, процедуры и руководящие материалы, связанные с системой управления безопасностью, а также другую соответствующую информацию о безопасности.

Раздел 2

Показатели эффективности гражданских

авиационных предприятий в области безопасности

60. Системы управления безопасностью авиационных предприятий, включая приемлемые уровни эффективности обеспечения безопасности авиационных предприятий, утверждаются/принимаются/согласовываются, при необходимости, ОГА согласно Положению о

системах управления безопасностью (СУБ).

61. При утверждении показателей, целевых уровней эффективности обеспечения безопасности и тревожных порогов систем управления безопасностью авиационных предприятий принимаются во внимание как специфика и сложность деятельности соответствующих авиационных предприятий, так и то, как эти показатели способствуют выполнению задач по эффективности обеспечения безопасности, установленных на национальном уровне.

62. Одобрение системы управления безопасностью и постоянный мониторинг эффективности обеспечения безопасности осуществляются ОГА в индивидуальном порядке для каждого гражданского авиационного предприятия.

63. Процедуры одобрения и мониторинга систем управления безопасностью гражданских авиационных предприятий разрабатываются и утверждаются ОГА в ходе консультаций с гражданскими авиационными предприятиями и публикуются на официальной веб-странице ОГА.

64. Контроль за тем, как гражданские авиационные предприятия выявляют и управляют рисками для безопасности (как часть системы управления безопасностью в случае внедрения ими такой системы, или другими специфическими средствами в случае авиационных предприятий, которые не внедрили систему управления безопасностью) осуществляется посредством процесса надзора, осуществляемого ОГА.

Глава XI

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Раздел 1

Система надзора за безопасностью на национальном уровне

65. Система надзора за безопасностью гражданской авиации, разработанная и внедренная на национальном уровне, основана на рекомендациях ИКАО в отношении критически важных элементов для безопасности и постоянного выявления и мониторинга их компонентов.

66. ИКАО разработала Универсальную программу надзора за авиационной безопасностью, осуществленную на основе концепции постоянного мониторинга. Постоянный мониторинг включает измерение в режиме реального времени прогресса во всех профессиональных зонах, в прямой связи с глобальными планами по безопасности (GASP) и аэронавигации (GANP).

67. Путем использования системы восьми критически важных элементов может постоянно обеспечиваться упреждающее и прогностическое управление безопасностью, с сокращением факторов риска и их поддержанием на приемлемом уровне.

Эти восемь критически важных элементов относятся к:

- 1) первичному законодательству в области гражданской авиации;
- 2) специфическим эксплуатационным правилам;
- 3) системе и функциям по государственному надзору за безопасностью;
- 4) квалификации и профессиональной подготовке технического персонала, который осуществляет свои функции в области авиационной безопасности;
- 5) техническому руководству, инструментам и предоставлению информации, критически важной для безопасности;
- 6) обязанностям/требованиям по лицензированию, сертификации, авторизации и утверждению;
- 7) обязанностям по надзору за безопасностью;
- 8) решению проблем безопасности.

68. Контроль за тем, как были выявлены критически важные элементы, а также за тем, как ведется их постоянный мониторинг на национальном уровне, обеспечивается посредством периодических аудитов, проводимых европейскими и международными органами гражданской авиации, а также стандартизирующих визитов EASA и Универсальной программы по аудитам безопасности ИКАО (ICAO USOAP).

Раздел 2

Надзор за безопасностью гражданских авиационных предприятий

69. Национальная система сертификации в области гражданской авиации, которая содержит процессы, связанные с выдачей ОГА свидетельства, согласия, лицензии, авторизации или любого другого документа, выдаваемого после установления соответствия применяемым требованиям, установлена Авиационным кодексом Республики Молдова № 301/2017 и подчиненными нормативными актами.

70. Надзор за гражданскими авиационными предприятиями осуществляется посредством аудитов, проверок и инспекций, проводимых ОГА на авиационных предприятиях, на основе положений национальной нормативной базы и в соответствии с процедурами, характерными для областей деятельности.

71. Система надзора за гражданскими авиационными предприятиями прямо соотносится с системой управления рисками на национальном уровне для возможности ее адаптации, в зависимости от показателей эффективности авиационных предприятий в области обеспечения безопасности и применения назначенных мер по сокращению рисков для безопасности на национальном уровне.

Глава XII

СБОР, АНАЛИЗ И ОБМЕН ДАННЫМИ О БЕЗОПАСНОСТИ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Раздел 1

Национальная система сообщения о происшествиях

в области гражданской авиации

72. Обязательное сообщение и добровольное сообщение о происшествиях гражданской авиации осуществляются в соответствии с положениями, установленными в нормативной базе относительно сообщений о происшествиях в области гражданской авиации.

73. Информация, получаемая из отчетов о происшествиях гражданской авиации, хранится в национальной базе данных о происшествиях гражданской авиации, созданной и управляемой ОГА.

74. В целях обеспечения совместимости с европейскими базами данных, базами данных международных организаций гражданской авиации, участницей которых является Республика Молдова, и компетентных органов государств-партнеров, национальная база данных создается, с использованием системы ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах ADREP (Accident/Incident Data Reporting System), а также приложение ECCAIRS (European Commission Civil Aviation Reporting System).

75. Национальная система сообщения о происшествиях в области гражданской авиации функционирует по принципам «справедливой культуры» (Just Culture), которые включают сообщение без штрафов (no-penalty reporting), с целью создания благоприятной среды для поощрения сообщений, путем обеспечения конфиденциальности и использования информации исключительно на пользу безопасности.

76. Как на уровне организаций авиационных предприятий, так и на уровне компетентных органов, управление отчетами о происшествиях осуществляется таким образом, чтобы можно было предотвратить использование информации в других целях, кроме безопасности, и обеспечить надлежащим образом конфиденциальность личности докладчика и лиц, указанных в отчетах о происшествии.

77. Целью системы сообщения о происшествиях гражданской авиации является улучшение уровня безопасности, обеспечивая одновременно сообщение, сбор, хранение, защиту, анализ и распространение соответствующей информации о безопасности. Основная задача систем сообщения состоит в предупреждении серьезных происшествий или инцидентов, а не в установлении вины или виновных.

Раздел 2

Базы данных о безопасности

78. База данных о безопасности ОГА создается в целях обеспечения эффективного управления информацией о безопасности, используемой в ходе процессов, осуществляемых в ОГА, в целях ведения эффективного мониторинга зон риска для безопасности и разработки систем регулирования и надзора, основанных на показателях эффективности.

79. База данных о безопасности ОГА содержит, по меньшей мере, следующую информацию:

1) результаты анализов, проводимых на уровне ОГА по происшествиям гражданской авиации, и отслеживание вытекающих из них действий;

2) данные о происшествиях, связанных с управлением воздушным движением (АТМ), уровня серьезности А, В и С, полученные из базы данных Инструментов анализа риска (Risk Analysis Tool – RAT), управляемой на сервере Eurocontrol;

3) отчеты о технических происшествиях;

4) результаты надзорных аудитов и инспекций, проводимых ОГА на гражданских авиационных предприятиях, и отслеживание вытекающих из них действий (планы корректирующих мер, одобренные ОГА);

5) результаты проведенных ОГА оценок систем управления безопасностью авиационных предприятий, в том числе в части выявленных угроз, показателей безопасности и, соответственно, целевых уровней и связанных с ними тревожных порогов, а также действия по сокращению рисков и улучшению безопасности;

6) результаты перронных инспекций, проведенных авиационными органами других государств у национальных эксплуатантов воздушных судов, полученные из базы данных EASA о перронных инспекциях (SACA/SAFA);

7) результаты стандартизирующих визитов EASA и аудиторов ICAO (USOAP CMA и ICVM);

8) документы о безопасности, полученные путем прямого обмена информацией с авиационными предприятиями, например: внутренние анализы безопасности авиационных предприятий, анализ летных данных (FDM), данные о техническом обслуживании воздушных судов или оборудования, проблемы безопасности и рекомендации по улучшению безопасности поставщиков услуг;

9) отчеты о подтвержденных происшествиях, связанных с живой природой.

80. В целях осуществления правильного, оперативного и непрерывного выявления всех угроз для безопасности системы гражданской авиации, а также повышения эффективности процессов сертификации и надзора за гражданскими авиационными предприятиями, персоналу ОГА, непосредственно участвующему в процессах управления рисками на национальном уровне, сертификации и надзора за авиационными предприятиями, напрямую и оперативно обеспечивается доступ к базе данных о безопасности ОГА.

81. Базы данных о безопасности в гражданской авиации, созданные на международном уровне, используемые в процессах управления безопасностью на национальном уровне и/или на уровне гражданских авиационных предприятий, в основном следующие:

1) база данных программы ИКАО по мониторингу уровня безопасности на уровне государства «ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme» (USOAP);

2) база данных программы «Safety Assessment of Foreign Aircraft» (SAFA).

Глава XIII

ВЫЯВЛЕНИЕ И МОНИТОРИНГ ЗОН РИСКА

82. Данные о безопасности, хранящиеся в базах данных, указанных в главе XI, анализируются ОГА в целях выявления и мониторинга зон риска в гражданской авиации на национальном уровне и повышения эффективности мероприятий по надзору за безопасностью.

83. Результаты мониторинга зон риска представляются в Технический комитет по безопасности в целях разработки отчетов о соблюдении ALoSP, предусмотренных в главе VIII, и, при необходимости, других отчетов о рисках для безопасности гражданской авиации.

84. В результате рассмотрения отчетов, указанных в пункте 83, разработанных Техническим комитетом по безопасности и получивших заключение Комитета по оценке безопасности, ответственный менеджер может принять решение:

1) об установлении приоритетов инспекции и аудита в зонах/областях гражданской авиации, определенных как представляющие высокий риск для безопасности гражданской авиации;

2) о разработке и представлении на утверждение новых правил или предложений по внесению поправок в положения существующих правил;

3) о разработке информационных и руководящих материалов;

4) о назначении необходимых действий в целях сокращения выявленных рисков.

85. Порядок осуществления мониторинга зон риска в области гражданской авиации на национальном уровне описан в приложении.

Глава XIV

РАССЛЕДОВАНИЕ СЕРЬЕЗНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

И ИНЦИДЕНТОВ

86. Расследования, касающиеся безопасности происшествий гражданской авиации, организуются, управляются, координируются, контролируются и выполняются органом, ответственным за расследование авиационных происшествий и инцидентов, в целях определения фактов, причин и обстоятельств, которые привели к их наступлению, а также издания рекомендаций по безопасности полетов.

87. Орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов, согласно положениям Закона о расследовании транспортных происшествий и инцидентов, наделен необходимыми законными полномочиями по расследованию происшествий и инцидентов в гражданской авиации, обеспечивая, таким образом, выполнение обязанностей, вытекающих из положений Приложения 13 ИКАО – Расследование авиационных происшествий и инцидентов.

88. Орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов, работает отдельно от Министерства экономики и инфраструктуры и от ОГА, а его директор отчитывается непосредственно перед Правительством.

89. В своей деятельности орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов, независим от любой юридической структуры, органа по регулированию или надзору за безопасностью гражданской авиации, гражданского авиационного предприятия, а также от любой стороны, чьи интересы могут вступать в конфликт с вверенными обязанностями.

90. Орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов, проводит расследования по безопасности гражданской авиации независимо от любых других

следствий или расследований и не обладает полномочиями по установлению виновных или правовой ответственности.

91. В результате расследований происшествий гражданской авиации, а также исследований или анализа ряда расследований, или любой другой деятельности, выполненной в соответствии с применяемыми правилами, орган, ответственный за расследование авиационных происшествий и инцидентов, может, в целях предотвращения наступления других происшествий гражданской авиации, издавать рекомендации по безопасности, которые применяются, при необходимости, юридическими или физическими лицами, осуществляющими деятельность в области гражданской авиации.

92. Действия, связанные с процессом выполнения рекомендаций, адресованных ОГА, подлежат мониторингу и докладываются посредством специфических процедур.

Глава XV

ПРОДВИЖЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Раздел 1

Подготовка персонала в области безопасности в гражданской авиации

93. Обучение персонала компетентных национальных органов, деятельность которого непосредственно влияет на безопасность, обеспечивается посредством внутренних программ подготовки и программ подготовки, осуществляемых в учебных организациях, утвержденных/одобренных на международном уровне.

94. Индивидуальные программы обучения персонала компетентных национальных органов относительно выполнения Программы и системы управления безопасностью включают курсы начальной/повторной подготовки и обучение на рабочем месте, в том числе обучение посредством практической учебной стажировки в отношении оценки внедрения системы управления безопасностью на гражданских авиационных предприятиях.

95. Учебные курсы, необходимые для персонала компетентных национальных органов, планируются в соответствии с учебной политикой и специальными процедурами, разработанными и утвержденными на уровне соответствующего органа.

96. Учебные курсы, необходимые для персонала гражданских авиационных предприятий, являются частью условия одобрения системы управления безопасностью, внедренной на уровне организаций.

97. Обучение персонала гражданских авиационных предприятий, чья деятельность непосредственно влияет на безопасность, обеспечивается посредством внутренних программ подготовки и программ подготовки, осуществляемых в учебных организациях, утвержденных/одобренных на национальном или международном уровне.

98. Индивидуальные программы обучения персонала гражданских авиационных предприятий внедрению системы управления безопасностью включают курсы начального/повторного обучения и обучение на рабочем месте.

99. Учебные курсы, необходимые для персонала гражданских авиационных предприятий,

планируются в соответствии с учебной политикой и специфическими процедурами, разработанными и утвержденными на уровне соответствующей организации.

100. Оценка эффективности обучения, пройденного персоналом гражданских авиационных предприятий, осуществляется путем анализа результатов процессов надзора, осуществляемых компетентными национальными органами.

Раздел 2

Общение и распространение информации о безопасности

101. Распространение информации и общение по проблемам безопасности в гражданской авиации осуществляется путем:

1) опубликования, на бумаге или в электронной форме на официальной веб-странице компетентных национальных органов сводок, рекомендаций, отчетов и информации о безопасности, руководств и руководящих материалов, а также других материалов, связанных с областью безопасности, таких как документы, публикуемые Европейской группой по безопасности коммерческой авиации (European Commercial Aviation Safety Team (ECAST)), Европейской группой по безопасности вертолетов (European Helicopter Safety Team (EHEST)), Eurocontrol Safety Team и Европейской группой по безопасности авиации общего назначения (European General Aviation Safety Team (EGAST)) Европейской стратегической инициативы по безопасности гражданской авиации (European Strategic Safety Initiative (ESSI));

2) обмена информацией по вопросам безопасности, осуществляемого в рамках рабочих групп, созданных согласно положениям пункта 34, а также других групп или объединений, сформированных из представителей компетентных национальных органов или гражданских авиационных предприятий;

3) периодических встреч, организуемых компетентными национальными органами с гражданскими авиационными предприятиями, в целях представления, пропаганды или анализа некоторых аспектов, касающихся безопасности в области гражданской авиации;

4) обмена информацией по вопросам безопасности, осуществляемого представителями компетентных национальных органов или представителями гражданских авиационных предприятий в рамках комитетов, комиссий, рабочих групп, созданных на европейском и международном уровнях (Европейская комиссия, EASA, Eurocontrol, ECAC, ICAO, IATA, ACI, CANSO).

102. В целях обеспечения максимально эффективного общения с гражданскими авиационными предприятиями, компетентные национальные органы периодически организуют встречи с целью анализа различных аспектов, касающихся безопасности в области гражданской авиации.

Приложение

к Национальной программе

по безопасности полетов

гражданской авиации на национальном уровне

Глава I

ЦЕЛЬ

Настоящее приложение устанавливает общие критерии, определяющие оценку эффективности обеспечения безопасности гражданской авиации на национальном уровне и предоставляющие подробные инструкции в отношении разработки предложений по приемлемому уровню эффективности обеспечения безопасности (ALoSP), а также по ее постоянной оценке и мониторингу, содержащиеся в Национальном плане по безопасности гражданской авиации.

В этой связи настоящее приложение содержит положения, касающиеся:

- 1) оценки эффективности обеспечения безопасности гражданской авиации;
- 2) систем регулирования и надзора, основанных на эффективности;
- 3) влияния систем управления безопасностью поставщиков услуг на эффективность обеспечения безопасности на национальном уровне;
- 4) управления рисками для безопасности авиации, выявления угроз для безопасности, установления зон риска для безопасности, установления показателей безопасности, целевых уровней и связанных с ними тревожных порогов, а также установления механизма сокращения рисков для безопасности.

Глава II

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ

Раздел 1

Общие положения

Эффективность обеспечения безопасности – это понятие, используемое для оценки способности управлять рисками для безопасности. Для оценки этой способности необходимо описание системы безопасности, которое подробно излагает требования к безопасности, введенные соответствующей регулирующей системой, инструменты управления рисками, разработанные авиационными предприятиями, компоненты системы гражданской авиации и взаимодействия между этими компонентами, последствия этих взаимодействий для всей системы, а также элементы системы, которые способствуют осуществлению эффективного управления безопасностью.

Данный подход крайне важен потому, что индивидуальные показатели эффективности обеспечения безопасности компонентов системы не гарантируют безопасности системы в целом. Надлежащая модель системы безопасности устанавливает соответствующие меры для эффективности обеспечения безопасности, как для процессов системы, так и для результатов этих процессов.

Оценка эффективности безопасности на национальном уровне принимает во внимание характеристики системы гражданской авиации, ключевые компоненты системы, их функции и задачи, связанные с безопасностью, а также интерфейсы между этими компонентами. Систему

гражданской авиации нельзя рассматривать как простой ряд компонентов, а только как комплекс систем, с динамичными и взаимозависимыми связями между лицами, технологиями и организациями.

Лучший метод определения динамики системы национальной гражданской авиации, ее компонентов, интерфейсов (как внутренних, так и внешних) и зон риска – это анализ всей системы и жизненного цикла ее компонентов, соответственно, проектирование, производство, летные операции, техническое обслуживание воздушных судов, аэропортовые операции и операции по управлению воздушным движением. Эти компоненты системы включают, в свою очередь, различные сегменты, такие как: коммерческая авиация и авиация общего назначения, операции на самолетах или вертолетах, а также различные характеристики отдельных организаций. Для возможности их эффективного использования при управлении безопасностью, действия по сокращению рисков для безопасности должны быть адаптированы к компонентам и видам деятельности системы.

Степень взаимозависимости между компонентами системы гражданской авиации определяет необходимую степень интеграции в вопросах информационных потоков и установления процедур мероприятий, интерфейсов между управленческими структурами, а также сложность уровня регулирования и надзора, осуществляемого компетентными национальными органами. Например, сокращение количества выездов за взлетную/посадочную полосу (RE) требует согласованных действий в областях летных операций, управления воздушным движением и обучения пилотов.

Для выполнения надлежащей оценки эффективности обеспечения безопасности, следует ставить акцент на те компоненты системы, которые оказывают наибольшее влияние на сокращение рисков наступления происшествий, способных ухудшать безопасность.

В целях соответствующего поиска необходимой информации для эффективной оценки обеспечения безопасности на национальном уровне и, тем самым, на уровне авиационных предприятий, крайне важно определить процессы, участвующие в поставке продукции и услуг, зоны риска для безопасности, а также инструменты, необходимые для обеспечения приемлемого уровня эффективности безопасности.

В этой связи Программа представляет собой структурированный механизм по выполнению обязанностей государства в вопросах управления безопасностью, используя системный подход, основанный на риске и показателях эффективности, а также по определению отношений между национальными компетентными органами и авиационными предприятиями, через системы управления безопасностью.

Раздел 2

Задачи оценки эффективности обеспечения

безопасности

Оценка эффективности обеспечения безопасности является частью процесса постоянного повышения уровня безопасности. Использование системы по оценке эффективности обеспечения безопасности позволяет проактивно разрабатывать и адаптировать процессы управления безопасностью.

Оценка эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне концентрируется на важнейших элементах для управления безопасностью и ее целью является

измерение:

1) способности:

a) выявлять новые угрозы для безопасности, имеющие общую причину;

b) реагировать на изменения, возникающие в системе гражданской авиации;

c) побуждать авиационные предприятия, через национальные системы регулирования и надзора, осуществлять эффективное управление рисками;

2) предпринятых действий, а также эффективности этих действий для управления рисками, связанными с угрозами для безопасности, имеющими общую причину, а именно:

a) регулирующих действий в области управления рисками;

b) конкретных действий по безопасности и инициатив по безопасности, например: продвижение безопасности, обучение в области безопасности, обмен информацией, опубликование руководств и руководящих материалов;

3) предпринятых действий, а также эффективности этих действий для адаптации системы управления рисками, с учетом динамики системы гражданской авиации, а именно:

a) изменений в существующих правилах или новых правилах;

b) конкретных действий и инициатив по безопасности, например: продвижение безопасности, обучение в области безопасности, обмен информацией, опубликование руководств и руководящих материалов;

c) действий по обеспечению управления рисками для безопасности вне организационных границ различных компонентов системы гражданской авиации;

4) эффективности национальной системы надзора за авиационными предприятиями в отношении:

a) структуры систем авиационных предприятий, посредством: мероприятий по сертификации/лицензированию/утверждению/одобрению/авторизации авиационных предприятий, на основе определения способности их систем контролировать, через систему управления безопасностью, риски в ходе осуществляемых ими видов деятельности;

b) обеспечение показателей эффективности путем: постоянного надзора за показателями эффективности авиационных предприятий, в том числе за способностью внедрять систему управления безопасностью, а именно:

i. соответствие применяемым правилам;

ii. способность выявлять угрозы для безопасности, характерные для осуществляемых видов деятельности;

iii. эффективность действий по контролю рисков;

iv. решение проблем безопасности.

Оценка эффективности обеспечения безопасности дает возможность проактивно влиять

на управление безопасностью авиационных предприятий. Путем измерения способности организаций управлять безопасностью могут выявляться системные ошибки и затем приниматься меры по их исправлению до наступления нежелательного последствия.

Раздел 3

Системы регулирования и надзора, основанные на эффективности

Системы регулирования и надзора представляют собой основные инструменты при осуществлении государством контроля за авиационными предприятиями в отношении их структуры, управления и организационных характеристик, связанных с безопасностью.

Показателем эффективности национальной базы регулирования и надзора является степень охвата ключевых областей риска и степень обеспечения внедрения/применения на национальном уровне специфических правил, в том числе европейских и международных.

При конфигурировании организационных структур систем авиационных предприятий, их процессов и процедур, следует учитывать положения применяемых правил. Следовательно, оценка эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне включает оценку того, как государство обеспечивает внедрение правил в структуры авиационных предприятий. В этой связи интеграция процессов сертификации в систему управления безопасностью предоставляет оптимальную основу для измерения безопасности и для принятия решений по безопасности.

Процесс сертификации, который лежит в основе выдачи свидетельств, разрешений, одобрений или согласий – это процесс, посредством которого национальный компетентный орган обеспечивает проведение авиационным предприятием эффективного контроля рисков еще на этапе проектирования своей структуры, процессов, услуг и продукции.

Обеспечение эффективности поддержания безопасности на авиационном предприятии определяется как путем оценки результатов внутренних процессов авиационного предприятия, так и путем надзорных мероприятий.

Система управления безопасностью, основанная на эффективности, предусматривает динамическую оценку показателей эффективности в области безопасности. Следовательно, система надзора за авиационными предприятиями включает механизм адаптации частоты и задач надзорных аудитов/инспекций в зависимости от показателей эффективности авиационного предприятия в области безопасности. Таким образом, установление в качестве приоритета подхода к надзору, основанного на риске, содействует выделению ресурсов в зависимости от зон повышенного риска для безопасности.

Данные, используемые при адаптации уровня надзора, исходя из потребностей, включают информацию, полученную в результате мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности по соответствующим участкам деятельности, через систему сообщения о происшествиях гражданской авиации, а также через результаты отчетов предыдущих надзорных аудитов/инспекций отдельных авиационных предприятий. В этом случае устанавливаются критерии для количественной оценки результатов каждого проведенного надзорного аудита (например, процент фактического внедрения).

1. Взаимозависимость с предписывающими системами

Происходящие происшествия гражданской авиации, чаще всего, имеют схожие причины. Эти общие причины носят обычно системный характер, и путем их рассмотрения на уровне всей системы достигается существенное сокращение количества происшествий такого типа. Ряд предписывающих мер по улучшению безопасности в областях технологии, регулирования/надзора, обучения персонала обуславливают на первом этапе существенное сокращение общих угроз и, соответственно, процента наступления происшествий. После первоначального установления максимального процента происшествий, причины происшествий, которые происходят в дальнейшем, представляют собой случайную характеристику, стремясь стать единичными для определенных эксплуатантов, воздушных судов, регионов, видов операций, так как они меньше связаны с подверженностью всеобщим факторам риска. Таким образом, для поддержания тенденции к постоянному повышению уровня безопасности используются стратегии управления рисками, которые позволяют выявлять и контролировать угрозы в контексте индивидуальной конфигурации и вида конкретных мероприятий, осуществляемых авиационными предприятиями.

Единичные проблемы безопасности лучше всего контролируются через процессы, интегрированные в систему управления безопасностью. Положения системы управления безопасностью требуют от авиационного предприятия выявлять угрозы в системе и собственной операционной среде, оценивать эти угрозы для определения их степени риска и предпринимать действия в отношении угроз, которые считаются неприемлемыми с точки зрения безопасности. После того, как процессы, включенные в систему управления безопасностью, установлены, применяемыми правилами, специфические угрозы, которые являются угрозами, рассматриваемыми с точки зрения специфических процессов в рамках системы управления безопасностью, не рассматриваются предписывающими правилами. Следовательно, измерение показателей эффективности в области безопасности на уровне авиационного предприятия не может проводиться только путем применения абсолютных уровней безопасности или показателя соблюдения обязательных правил, потому что они не учитывают конкретные угрозы, уникальные для авиационного предприятия. Это не означает, что поддержание соответствия требованиям предписывающих правил теряет свое значение. Ослабление контроля за всеми элементами, которые способствовали повышению безопасности, может с легкостью вызвать обратный процесс, в результате которого повышается процент происшествий. Таким образом, измерение степени применения и соответствия требованиям применяемых правил должно занимать важное место в стратегии управления безопасностью.

2. Влияние систем управления безопасностью авиационных предприятий на эффективность обеспечения безопасности на национальном уровне

В рамках концепции управления безопасностью требования по сертификации включают, как соответствие обязательным применяемым правилам, так и выполнение критериев эффективности различных компонентов систем управления безопасностью авиационных предприятий.

Таким образом, компонент управления безопасностью на национальном уровне предусматривает установление требований для систем управления безопасностью авиационных предприятий в целях обеспечения адекватных процессов выявления угроз и управления рисками.

Процесс, которым ОГА утверждает систему управления безопасностью каждого авиационного предприятия, представляет собой инструмент оценки показателей эффективности данного авиационного предприятия в области безопасности.

Также при наличии повышенных рисков, выявленных путем анализа внутренних

индивидуальных данных и показателей эффективности обеспечения безопасности по авиационному предприятию, вытекающие из этого действия, требуют согласования и/или согласия ОГА, особенно в случае, когда такие риски могут отразиться на других авиационных предприятиях.

В качестве части процесса утверждения системы правления безопасностью авиационного предприятия, предлагаемые показатели эффективности обеспечения безопасности и, соответственно, целевые уровни безопасности, а также связанные с ними тревожные пороги оцениваются и утверждаются ОГА.

Утверждение системы управления безопасностью авиационного предприятия предполагает, что показатели эффективности обеспечения безопасности, целевые уровни безопасности и связанные с ними тревожные пороги одновременно отвечают следующим условиям:

- являются адекватными и актуальными для видов деятельности, характерных для данного авиационного предприятия;

- способствуют выполнению задач по эффективности обеспечения безопасности, установленных на национальном уровне.

Глава III

УСТАНОВЛЕНИЕ ПРИЕМЛЕМОГО УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Процесс установления приемлемого уровня безопасности (ALoSP) на национальном уровне является составной частью процесса управления безопасностью, который предполагает: выявление угроз для безопасности, определение зон риска для безопасности на основе выявленных угроз, определение показателей эффективности обеспечения безопасности по выявленным зонам риска, а также количественное измерение показателей эффективности обеспечения безопасности, путем установления значений целевых уровней безопасности и связанных с ними тревожных порогов.

Процесс установления ALoSP на национальном уровне, определенный в Программе, содержит этапы, представленные на рисунке 1:



1. Общие положения

Цель обеспечения эффективности безопасности состоит в обеспечении постоянного и эффективного управления рисками для безопасности. Это достигается, главным образом, за счет обеспечения фактического контроля рисков для их поддержания на приемлемом уровне, посредством внедренной системы управления рисками.

Ключевыми элементами процесса управления рисками являются выявление угроз, оценка рисков в соотношении с влияниями и последствиями этих угроз и сокращение или устранение рисков, которые считаются неприемлемыми.

Как авиационные предприятия, так и национальные компетентные органы играют важную роль в управлении рисками в авиации, хотя природа управляемых угроз и процессов

разные. Таким образом, на уровне авиационных предприятий выявляются риски, характерные для осуществляемых видов деятельности, исходя из их масштаба и сложности, при этом на уровне компетентных национальных органов выявляются риски, связанные с тенденциями, исходящими из всей авиационной системы, на основе централизованных данных, из всех секторов авиации.

Начальная оценка рисков для безопасности на национальном уровне осуществляется в виде анализа по типу «Gar» и содержит: анализ законодательного контекста (гармонизация с европейским законодательством, внедрение законодательства ИКАО, интеграция планов действий, руководящих материалов и надлежащей практики), сотрудничество и консультации с гражданскими авиационными предприятиями и с органом военной авиации, анализ экономических условий (того, как они влияют на возможности выполнения требований), тенденции роста отрасли и их влияния на безопасность, климатические условия и условия окружающей среды, и целостность информации во всех восьми критически важных для безопасности элементах, выявленных ИКАО, указанных в Программе.

2. Ответственность

Ответственность в процессе установления ALoSP на национальном уровне определена в Программе и отражается в функциональных обязанностях ОГА, Комитета по техническому надзору и Комитета по оценке безопасности, участвующих в выполнении Программы, в следующем порядке:

а) ОГА несет ответственность за разработку анализов безопасности и управление процессом выявления и мониторинга угроз и рисков для безопасности, а также за мониторинг зон гражданской авиации, определенных как представляющие риск, превышающий приемлемые уровни ALoSP. ОГА, через функциональные обязанности подразделения, ответственного за безопасность, обеспечивает как управление Программой и специализированную техническую поддержку, необходимую для видов деятельности, осуществляемых представителями ОГА в Комитете по техническому надзору и Комитете по оценке безопасности, так и выявление и оценку зон риска для безопасности, разработку периодических отчетов о зонах риска, координацию процесса установления показателей эффективности в области безопасности на национальном уровне и мониторинг того, как они выполняются, а также координацию, на уровне ОГА, инициатив по повышению безопасности полетов и мониторингу внедрения предпринимаемых в этих целях мер;

b) Комитет по техническому надзору несет ответственность за:

- i. разработку методологий установления и мониторинга ALoSP;
- ii. оценку рисков для безопасности, выявленных на национальном уровне, и источников информации, используемых при их выявлении; выявление, анализ и предложение ALoSP;
- iii. определение и предложение действий в целях сокращения рисков для безопасности на национальном уровне;
- iv. оценку результатов действий, нацеленных на снижение уровня рисков для безопасности на национальном уровне, и анализ и сообщение в Комитет по оценке безопасности порядка соблюдения утвержденных ALoSP;

с) Комитет по оценке безопасности выдает заключения на ALoSP, предлагаемые Комитетом по техническому надзору, в целях их утверждения в соответствии с положениями Программы.

Раздел 2

Выявление угроз для безопасности

Основная цель управления рисками состоит в выявлении и контроле за потенциальными последствиями угроз, во избежание наступления серьезных происшествий или инцидентов. Таким образом, первый важный этап процесса управления рисками состоит в выявлении угроз для безопасности.

1. Источники данных

Эффективное выявление угроз зависит от доступности и качества анализируемых данных. В этой связи необходим сбор максимального количества сведений, связанных с безопасностью, и их классификация с применением общей таксономии, для возможности интегрированного, согласованного анализа на уровне системы. Таксономией, применяемой в этих целях на национальном уровне, является ICAO ADREP.

Выявление угроз для безопасности осуществляется путем оценки и анализа информации, получаемой, в основном, из следующих источников:

а) результаты расследований происшествий и инцидентов гражданской авиации и рекомендации по безопасности, изданные органом, ответственным за расследование авиационных происшествий и инцидентов в их результате, опубликованные на его веб-странице;

б) национальная база данных о происшествиях в области гражданской авиации, управляемая ОГА;

в) европейская база данных о происшествиях и инцидентах в области гражданской авиации (ECR);

г) база данных о безопасности ОГА, предусмотренная в пункте 78 Программы;

д) отчеты и планы по безопасности на европейском, региональном и международном уровне, опубликованные на официальных веб-страницах издавших их организаций.

В целях осуществления правильного, оперативного и непрерывного выявления всех угроз для безопасности системы гражданской авиации, персоналу, участвующему в процессе управления рисками на национальном уровне, из состава ОГА обеспечивается прямой и оперативный доступ к предусмотренной выше информации.

Действия, предпринимаемые для выявления угроз и рисков, анализа процессов, участвующих в наступлении происшествий гражданской авиации, и критической оценки имеющихся источников данных могут привести к выявлению некоторых недостатков в данных.

Эти недостатки должны по мере возможности устраняться, чтобы позволить выявить все угрозы, имеющиеся в национальной системе гражданской авиации, и, соответственно, улучшить возможности по оценке безопасности.

Раздел 3

Выявление зон риска для безопасности

Следующим этапом, вытекающим из выявления угроз, является оценка и анализ рисков, связанных с потенциальными последствиями каждой угрозы, что предполагает классификацию каждого риска в зависимости от его серьезности и вероятности. Серьезность и вероятность должны выражаться в измеримых терминах, на основе потенциальных последствий выявленных угроз, для возможности классификации рисков с помощью специфических инструментов. Классификация рисков позволяет определить необходимые корректирующие меры, как с точки зрения сложности, так и установления сроков и ответственности за их выполнение.

В процессе выявления зон риска используются следующие методологии анализа угроз:

а) реактивная методология, которая касается анализа угроз, выявленных в результате расследований происшествий и инцидентов;

б) проактивная методология, которая относится к оценке угроз вследствие анализа результатов аудитов, инспекций и отчетов о происшествиях гражданской авиации;

в) прогностическая методология, которая предполагает принятие во внимание результатов анализа уязвимости авиационных систем в повседневной работе.

Раздел 4

Установление показателей эффективности

обеспечения безопасности

Эффективная стратегия оценки безопасности предусматривает показатели функционирования системы, а также наборы мер, направленных на ошибки системы, такие как происшествия, инциденты, нарушения положений применяемых правил.

Процесс оценки эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне, описанный на рисунке 2, основан на показателях, связанных с уровнями анализа мероприятий и эффективности системы гражданской авиации, как на государственном уровне, так и на уровне авиационных предприятий, установленных в результате анализов зон риска для безопасности. Структура процесса по оценке эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне основана на эффективности обеспечения безопасности на уровне всей системы национальной гражданской авиации, на уровне авиационных предприятий и на уровне компетентных национальных органов, а также на взаимозависимости этих систем.



Показатели эффективности обеспечения безопасности состоят из показателей, основанных на процессах, и показателей, основанных на результатах. Показатели, основанные на процессах, иллюстрируют функционирование ключевых процессов управления безопасностью, таких как процесс управления рисками для безопасности, как на государственном уровне, так и на уровне авиационных предприятий. Показатели, основанные на результатах, иллюстрируют конечные последствия ключевых процессов управления безопасностью.

Показатели 2 и 3 уровней основываются на соотношении с показателями непосредственно вышестоящего уровня. Например, показатели надзора основываются на соотношении надзорных мероприятий и их влияния на безопасность авиационных предприятий.

Периодический пересмотр показателей эффективности обеспечения безопасности необходим в целях обеспечения действительности показателей и связанных с ними значений в соответствии с достигнутым прогрессом и задачами, установленными на национальном уровне, и в соответствии с положениями Программы.

Показатели эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне соотносятся с показателями и целевыми уровнями безопасности, установленными на европейском уровне посредством EPAS, на региональном уровне – посредством задач по безопасности, приоритетных для региона EUR, установленных Региональной группой по авиационной безопасности в Европе ИКАО (RASG-EUR), и на международном уровне – посредством Глобального плана по безопасности гражданской авиации (ICAO GASP).

Процесс включения этих показателей в систему эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне, таким образом, чтобы вытекающие из них предпринимаемые действия активно способствовали выполнению задач по безопасности на европейском, региональном и глобальном уровне, предполагает углубленный анализ, в ходе которого принимаются во внимание специфика, сложность и уровень зрелости национальных систем, как на государственном уровне, так и на уровне отдельных авиационных предприятий.

1. Показатели эффективности обеспечения безопасности 1 уровня

Показателями эффективности обеспечения безопасности 1 уровня являются, как правило, показатели реактивного типа, и включают, в основном, серьезные происшествия и инциденты, представляющие собой конкретные данные, интересные для широкой общественности. Эти показатели подходят для определения долгосрочных тенденций и выявления факторов безопасности, используемых при разработке стратегических планов на национальном уровне. Их значимость для измерения индивидуальной эффективности авиационных предприятий или для определения краткосрочных тенденций низкая, из-за низкой частоты и высокой изменчивости этих происшествий. Показатели 1 уровня устанавливаются на кумулятивном уровне, например, для определенной категории авиационных предприятий или типов операций.

Показатели эффективности обеспечения безопасности 1 уровня используются, как правило, при:

- a) выявлении угроз в системе гражданской авиации;
- b) установлении долгосрочных тенденций безопасности гражданской авиации;
- c) установлении задач для анализов и вытекающих из них действий (например, в области исследований, проектирования);
- d) измерении прогресса в определенной сфере (например, конкретные сегменты системы воздушных перевозок, типы воздушных судов, типы операций);
- e) мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности на уровне разных сегментов гражданской авиации (например, эксплуатанты воздушных судов, эксплуатанты аэродромов);
- f) принятии мер на национальном уровне, например, регулирующих;
- g) информировании общественности.

1) Показатели 1 уровня, основанные на результатах

Показателями 1 уровня, основанными на результатах, являются, как правило, происшествия, связанные с угрозами, вызываемыми общими причинами, которым подвержены все авиационные предприятия или значительная часть из них.

Примеры показателей 1 уровня, основанных на результатах:

a) происшествия по типу серьезных происшествий или инцидентов;

b) происшествия, связанные с существенными зонами риска (например: потеря управления во время полета, выезд с полосы (RE), столкновение воздушного судна с землей во время контролируемого полета (CFIT), столкновение воздушных судов в полете, пожары на борту, происшествия, связанные с операциями по наземному обслуживанию воздушных судов).

2) Показатели 1 уровня, основанные на процессах

После установления показателей 1 уровня, основанных на результатах, проводится анализ в целях определения действий, которые должны быть предприняты для снижения риска наступления таких происшествий. Эти действия лежат в основе процессов управления рисками, которые отражаются в показателях 1 уровня, основанных на процессах. Между показателями, основанными на результатах, и показателями, основанными на процессах, должно быть четкое соотношение, как и между выявленными зонами существенного риска и стратегиями по повышению безопасности.

Примеры показателей 1 уровня, основанных на процессах:

a) в какой степени применяются на национальном уровне стратегии в области безопасности, разработанные на региональном или международном уровнях (посредством EASP, RASG-EUR или ICAO GASP);

b) результаты стандартизирующих аудитов EASA и оценок ИКАО (USOAP и ICVM).

2. Показатели эффективности обеспечения безопасности 2 уровня

Эффективность авиационных предприятий

Анализ сценариев наступления серьезных происшествий/инцидентов учитывают, помимо поверхностных факторов, таких как человеческие и материальные ошибки, и организационные факторы, в целях выявления элементов, на которые должны быть направлены вытекающие действия. Это требует также принятия во внимание типов организаций/операций, для которых предназначены действия. Результаты вышеуказанного анализа лежат в основе установления показателей эффективности обеспечения безопасности 2 и 3 уровней, связанных с показателями 1 уровня.

Показатели эффективности обеспечения безопасности 2 уровня, профилактического типа, относятся к видам деятельности авиационных предприятий, в целях выявления ключевых проблем безопасности, которые могут управляться действиями по безопасности. Показатели эффективности обеспечения безопасности 2 уровня относятся к:

a) степени соответствия авиационных предприятий требованиям применяемых правил и степени эффективности соответствия;

b) способу реагирования авиационных предприятий на действия, предпринятые национальными компетентными органами, кроме действий, установленных регулируемыми требованиями, в целях управления конкретными рисками;

c) степени эффективности систем управления рисками авиационных предприятий.

Эти элементы количественно измеряются посредством процессов оценки показателей эффективности организационной структуры и систем обеспечения безопасности, к которым добавляется информация, собранная через систему сообщения о происшествиях гражданской авиации, результаты аудитов/инспекций.

Показатели эффективности обеспечения безопасности 2 уровня устанавливаются для различных компонентов авиационной системы (летные операции, обслуживание, управление воздушным движением, аэродромы). В рамках каждого компонента показатели могут быть разделены на определенные категории авиационных предприятий (например, по летным операциям: коммерческие авиационные предприятия, предприятия авиации общего назначения, частные авиационные предприятия).

Соотнесение с показателями 1 уровня

Для достижения своей цели, показатели эффективности, касающиеся авиационных предприятий, должны быть соотнесены с основанными на результатах показателями 1 уровня.

Ввиду того, что результаты в критически важных зонах безопасности не могут поддаваться измерению на индивидуальном уровне авиационного предприятия, важно, чтобы установление показателей, основанных на результатах, осуществлялось на уровне системы.

Соотнесение является также важным фактором при отборе косвенных показателей. Они должны явно соотноситься с показателями 1 уровня, основанными на результатах, и быть способными объяснить существенную часть динамики этих показателей.

1) Показатели 2 уровня, основанные на результатах

Выявление показателей 2 уровня, основанных на результатах, начинается с определения зон существенного риска в составе показателей 1 уровня, которые отражают присоединение угроз, имеющих общую причину. Этот набор показателей, основанных на результатах, включает также меры, относящиеся к угрозам, характерным для определенных категорий авиационных предприятий.

Однако прямое измерение зон существенного риска, выявленных в случае происшествий с общими причинами, не всегда возможно. Например, хотя происшествия CFIT-типа были определены как происшествия, имеющие общую причину, в рамках показателей 1 уровня, определенные авиационные предприятия, возможно, никогда не будут участвовать в таких происшествиях, а в случае задействованных предприятий, их частота может быть настолько низкой, что не может быть реальным показателем эффективности обеспечения безопасности.

В этих случаях стратегия оценки показателей эффективности должна быть сосредоточена на важных косвенных показателях и на связанных с ними процессах. Примером косвенного показателя для CFIT может быть мониторинг динамики полетов на малой высоте или предупреждения TAWS (GPWS) через программу FDM. Таким образом, показатели, основанные на процессах, связанных с этими показателями, могут включать степень внедрения и управления программами FDM.

При определении показателей 2 уровня для эксплуатационных происшествий следует учитывать их возможные нежелательные последствия. Авиационные предприятия могут стремиться к выполнению высоко рискованных действий во избежание наступления происшествий, которые, как им известно, находятся под мониторингом (например, мониторинг количества уходов на второй круг вместо количества нестабилизированных заходов на посадку).

Примеры основанных на результатах показателей 2 уровня:

летные операции:

a) разрешения систем TCAS/количество взлетов;

b) предупреждения систем GPWS и EGPWS (разработанная система предупреждения о приближении к земле)/количество взлетов;

техническое обслуживание воздушных судов:

a) остановка двигателей во время полета (IFSD)/количество полетных часов;

b) возврат на землю воздушного судна, находящегося в полете (IFTB), и отклонения от траектории полета по техническим причинам/количество взлетов;

c) прерванные взлеты по техническим причинам/количество взлетов;

аэронавигационные услуги (ANS)/управление воздушным движением (ATM):

a) отклонение от разрешенного уровня полета (level bust)/количество полетов;

b) разрешения TCAS RA (с потерей и без потери эшелонирования)/количество полетов;

c) нарушения минимального эшелонирования/количество полетов;

d) отклонение от разрешений ATC/количество полетов;

e) несанкционированные проникновения в контролируемое воздушное пространство/количество полетов;

f) нарушения воздушными судами процедур ATM/количество полетов;

g) предпосылки для CFIT по причинам ATM/количество полетов;

h) несанкционированные въезды на полосу, для которых не требовались действия по уходу от столкновений/общее количество движений;

i) несанкционированные въезды на полосу, при которых предпринимались действия по уходу от столкновений /общее количество движений;

аэропорты:

a) несанкционированные въезды на полосу, в которые были вовлечены авиационные предприятия, осуществляющие деятельность в аэропортовой зоне/общее количество движений;

b) происшествия, связанные с несоблюдением процедур безопасности на перроне/общее

количество движений;

с) столкновения с птицами/животными/общее количество движений.

2) Показатели 2 уровня, основанные на процессах

Показатели 2 уровня, основанные на процессах, учитывают эффективность системы управления безопасностью, оцениваемую в свете того, как авиационные предприятия управляют процессами выявления угроз и контролем рисков. Соответствие правилам в области управления общими угрозами для авиационных предприятий является частью процесса управления риском. Следовательно, оценка соответствия включает оценку того, как авиационные предприятия используют процесс управления рисками для безопасности для включения требований соответствующих правил в собственные процессы.

Примеры показателей 2 уровня, основанных на процессах:

соответствие требованиям по безопасности (сводные значения):

- a) несоответствия/плановый цикл надзора;
- b) существенные несоответствия/общее количество несоответствий;
- c) приостановленные/отозванные свидетельства/плановый цикл надзора;
- d) средний период времени на завершение применения корректирующих действий;

эффективность систем управления риском (сводные значения):

- a) показатель зрелости системы управления безопасностью (1, 2 и 3 уровни);
- b) текучесть персонала, занимающего ключевые для безопасности должности;
- c) количество рисков, находившихся под мониторингом и подтвержденных, за месяц/квартал.

3. Показатели эффективности обеспечения безопасности 3 уровня.

Эффективность компетентных национальных органов

Показатели 3 уровня, прогностического типа, касаются инициатив и действий по безопасности, принятых на национальном уровне путем выполнения Программы. Эти показатели включают как показатели, основанные на результатах, так и показатели, основанные на процессах, для оценки действий по безопасности компетентных национальных органов в следующих сферах:

a) способность выявлять, через систему надзора, новые угрозы с общими причинами, и вести мониторинг эффективности систем управления рисками, в контексте изменений в системе гражданской авиации;

b) действия, предпринимаемые в целях обеспечения инструментов по управлению рисками, и эффективность этих действий;

c) действия, предпринимаемые в целях обновления инструментов по управлению рисками, для обеспечения их непрерывной эффективности, с учетом динамики системы гражданской

авиации;

d) эффективность системы надзора за безопасностью.

Эффективность мероприятий компетентных национальных органов в области гражданской авиации представляет собой, в целом, основу для общего повышения безопасности на уровне авиационных предприятий.

Показатели 3 уровня, во многих случаях, непосредственно связаны с показателями 2 уровня, последние также служат измерением того, как национальные органы подходят к решению выявленных ключевых проблем безопасности.

Важная характеристика показателей 3 уровня - их способность определять действия, которые следует предпринять, и влиять на будущие показатели эффективности.

Соотнесение с показателями эффективности 2 уровня

Благодаря тому, что показатели эффективности обеспечения безопасности, касающиеся компетентных национальных органов, основаны на их способности влиять на задачи и показатели эффективности обеспечения безопасности авиационных предприятий, они должны соотноситься с показателями эффективности 2 уровня и, следовательно, со стратегическими задачами, определенными показателями 1 уровня.

1) Показатели 3 уровня, основанные на результатах

Ответственность за поиск и разработку инструментов управления рисками по общим угрозам на уровне всей системы гражданской авиации возлагается, в первую очередь, на компетентные национальные органы. Показатели 3 уровня, основанные на результатах, касаются эффективности выполнения этой обязанности национальными компетентными органами.

Примеры показателей 3 уровня, основанных на результатах:

показатели сертификации /надзора за:

a) средним временем обработки заявлений о выдаче свидетельств/согласий/разрешений по типам организаций/количеству инспекторов, участвующих в данной деятельности;

b) плановыми аудитами по типам организаций/запланированный период;

c) внеплановыми инспекциями по типам организаций /запланированный период;

d) оценками систем управления безопасностью по типам организаций/запланированный период;

e) предпринятыми действиями по налогообложению, по типам организаций/запланированный период;

показатели, касающиеся мер по сокращению рисков:

a) эффективность инициатив, касающихся безопасности взлетной/ посадочной полосы;

b) эффективность инициатив, касающихся безопасности наземных операций.

2) Показатели 3 уровня, основанные на процессах

Для того, чтобы быть эффективными, инструменты по управлению рисками, разработанные национальными компетентными органами, должны быть интегрированы соответствующим образом авиационными предприятиями в свои эксплуатационные системы. Это требует прямых действий компетентных национальных органов по развитию, внедрению и оценке систем управления рисками, разработанных авиационными предприятиями. Эти действия не ограничиваются проверками риска, основанными на соответствии правилам, а включают также оценку того, как авиационные предприятия выявляют и контролируют риски, характерные для собственных систем и среды, в которой они осуществляют свою деятельность. Национальные компетентные органы должны принимать меры в отношении тех областей авиационных предприятий, по которым риски не поддерживаются на приемлемом уровне.

Следовательно, оценка компетентных национальных органов в области эффективности обеспечения безопасности включает оценку того, как выполняются функции, связанные с процессами сертификации и надзора авиационных предприятий, а также других действий, осуществляемых с целью обеспечения непрерывности приемлемого уровня безопасности в деятельности авиационных предприятий.

Примеры показателей 3 уровня, основанных на процессах:

системные угрозы или имеющие общие причины:

а) степень переложения в национальное законодательство применяемого европейского законодательства и стандартов и практики, рекомендуемых ИКАО;

б) оказание помощи авиационным предприятиям для выполнения требований по безопасности, рабочие встречи по областям гражданской авиации;

продвижение безопасности:

а) сводки о безопасности, выпущенные по категориям авиационных предприятий за год;

б) продвижение руководящих материалов, изданных на европейском/международном уровне;

с) семинары, рабочие группы, конференции по безопасности.

Раздел 5

Установление целевых уровней эффективности

обеспечения безопасности и тревожных порогов

Показатели эффективности обеспечения безопасности представляют собой тактические инструменты по мониторингу и измерению эффективности обеспечения безопасности на национальном уровне, разработанные посредством Программы.

Показатели эффективности обеспечения безопасности отслеживаются с помощью целевых уровней эффективности и тревожных порогов. В этих целях используются программы создания графиков или диаграмм тенденций на основе количественных данных, вводимых для соответствующих показателей, в которые входят значения целевых уровней эффективности и значения тревожных порогов.

Целевые уровни и тревожные пороги, связанные с показателями эффективности обеспечения безопасности 1 уровня, всегда выражаются в виде «уровня» (тенденции), а не в абсолютных цифрах.

Для обеспечения эффективности, действительности и актуальности, целевые уровни эффективности обеспечения безопасности и тревожные пороги на национальном уровне пересматриваются, с учетом соответствующих данных предыдущего периода мониторинга, ежегодно или по мере необходимости, в соответствии с положениями Программы по пересмотру ALoSP.

1. Целевые уровни эффективности обеспечения безопасности

Целевые уровни эффективности обеспечения безопасности определяют долгосрочные задачи, установленные Программой в целях повышения безопасности на национальном уровне.

Целевые уровни эффективности обеспечения безопасности имеют следующие характеристики:

- a) являются измеряемыми, приемлемыми, конкретными и актуальными;
- b) включают сроки, с разбивкой по этапам, если предусмотрены стадии выполнения или если они касаются длительного периода времени;
- c) представляют собой измеряемый способ обеспечения и доказательства эффективности национальной системы безопасности.

При установлении целевых уровней эффективности обеспечения безопасности учитываются такие факторы, как:

- a) текущий уровень рисков для безопасности;
- b) затраты и польза, связанные с вносимыми в систему улучшениями;
- c) стратегические цели по безопасности системы гражданской авиации на национальном уровне.

Установление целевых уровней эффективности для повышения безопасности основано на недавней эффективности соответствующего показателя безопасности и учитывает то, что выполнимо и реально для задействованного сектора гражданской авиации.

Достижение целевых уровней эффективности обеспечения безопасности предполагает снижение рисков до желаемого уровня, путем применения механизма сокращения рисков для безопасности.

2. Тревожные пороги показателей безопасности

Для каждого показателя эффективности обеспечения безопасности устанавливается тревожный порог в целях количественного измерения неприемлемых уровней эффективности в течение определенного периода мониторинга.

При установлении тревожных порогов используются критерии, основанные на объективных данных, для облегчения анализов тенденций или сравнительных оценок. На диаграмме показателя эффективности обеспечения безопасности, тревожный порог отделяет

приемлемые зоны от неприемлемых зон.

Превышение тревожного порога запускает механизм сокращения рисков, который предполагает анализ причин в целях установления вытекающих действий там, где это необходимо.

Один из объективных методов установления тревожных порогов – использование функции стандартного отклонения (STDEV). Этот метод определяет значение стандартного отклонения (SD), основанного на предыдущих значениях (называемых историческими) данных показателя безопасности. Значение стандартного отклонения плюс среднее значение набора исторических данных представляет собой основное значение тревожного порога на следующий период мониторинга. Принцип стандартного отклонения (функция Microsoft Excel) обеспечивает установление значений тревожных порогов на основе реальных исторических уровней эффективности данного показателя, включая их изменчивость (колебания данных). Набор более изменчивых исторических данных ведет к более высоким (более разрешительным) значениям тревожного порога на следующий период мониторинга. Инструкции по установлению тревожного порога на основе критериев стандартного отклонения предусмотрены в дополнении № 4 документа ИКАО Doc 9859 «Руководство по управлению безопасностью» текущего издания.

Глава IV

ПОСТОЯННАЯ ОЦЕНКА И МОНИТОРИНГ ALoSP

Оценка и мониторинг ALoSP состоит в постоянной оценке и мониторинге значений показателей эффективности обеспечения безопасности по сравнению с целевыми уровнями безопасности и связанными с ними тревожными порогами, путем использования информации, полученной из источников, указанных в пункте 1 раздела 2 настоящего приложения. Посредством процесса оценки и мониторинга ALoSP систематически и непрерывно осуществляется следующее:

1) мониторинг всех зон риска и показателей безопасности, которые определяют уровень безопасности в этих зонах, а также возможность быстрого выявления новых зон, представляющих риск для безопасности;

2) сравнение, в любой момент, текущего уровня показателей безопасности с целевыми уровнями, определяющими уровень безопасности, который следует поддерживать или достичь, по каждой области или сектору гражданской авиации, в целях осуществления непрерывного повышения безопасности на уровне всей системы национальной гражданской авиации;

3) мониторинг текущего уровня безопасности по сравнению с тревожными порогами, в целях выявления возникновения новых проблем безопасности в определенной области или секторе гражданской авиации, и принятие вытекающих из этого оперативных действий по сокращению рисков в этих зонах;

4) пересмотр системы эффективности обеспечения безопасности для определения необходимости изменений или дополнений существующих показателей эффективности обеспечения безопасности и целевых уровней и связанных с ними тревожных порогов, для постоянного повышения безопасности.

Результаты оценки и мониторинга ALoSP могут привести к одному из следующих выводов:

а) управление риском для безопасности осуществляется эффективно;

b) риски управляются неэффективно или намеченные изменения в системе гражданской авиации создают угрозы, которые не могут эффективно управляться посредством существующих систем управления риском.

В результате установления недостатков в управлении рисками для безопасности на национальном уровне, необходимо принять документально оформленные решения по внесению изменений/обновлений в национальную систему гражданской авиации, в целях выполнения стратегических задач и требований по безопасности, установленных Программой.

Глава V

МЕХАНИЗМ СОКРАЩЕНИЯ РИСКОВ

ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Механизм сокращения рисков для безопасности направлен на сокращение рисков до достижения приемлемого уровня безопасности, путем выполнения планов действий, связанных с каждой угрозой, выявленной в результате анализов безопасности.

Стратегии по сокращению рисков включают возможности и альтернативы, нацеленные на контроль или исключение угроз, такие как: пересмотр регулирующей базы или разработка дополнительных процедур, сосредоточение мероприятий, связанных с процессом надзора, осуществляемого компетентными органами, на зонах/областях повышенного риска, разработка избыточных систем или компонентов, пересмотр программ подготовки персонала, введение новых технологий.

Когда достигается тревожный порог определенного показателя безопасности и, следовательно, уровень риска становится неприемлемым, рассматриваются и определяются вытекающие из этого действия, необходимые для снижения рисков до приемлемого уровня. Действия по сокращению рисков отбираются на основе критериев эффективности, затрат, сложности, легкости и оперативности выполнения, и согласовываются с задействованными авиационными предприятиями.

После определения необходимых действий по сокращению рисков, они оцениваются для определения того, как они могут повлиять на риски для безопасности во всей системе, в том числе с точки зрения остальных показателей эффективности обеспечения безопасности.

При невозможности принятия решений относительно необходимых действий по снижению рисков для безопасности до приемлемого уровня или при невозможности их применения, виды деятельности и задействованные процессы, которые привели к повышению рисков, должны быть немедленно остановлены до применения адекватных корректирующих мер, которые ведут к достижению приемлемого уровня безопасности.

После отбора и выполнения действий по сокращению рисков, они утверждаются и подвергаются мониторингу с целью подтверждения их соответствия установленным задачам по безопасности.