



**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ
МОЛДОВА**

**Государственная Программа обеспечения
безопасности полетов**

Май 2007

ОПИСАНИЕ ДОКУМЕНТА

Наименование документа
Государственная программа обеспечения безопасности полетов

ИНДЕКС ПРОГРАММЫ ГП-ОБП	РЕДАКЦИЯ 1.0 ДАТА РЕДАКЦИИ май 2007
Обзор	
Настоящий документ регламентирует системный подход в области организации и осуществления деятельности по обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов на всех организационных уровнях, дисциплинах и этапах эксплуатационного срока службы национальной авиационной системы	
КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА	
СОБП Безопасность полетов	Управление безопасностью полетов SMS
Разработчики:	
Управление Аэропортов и Аэронавигации ГАГА РМ Управление Летной эксплуатации ГАГА РМ	

СТАТУС И ТИП ДОКУМЕНТА			
СТАТУС		ПРИМЕНЕНИЕ ДОКУМЕНТА	
Рабочий проект	<input type="checkbox"/>	Общее	<input checked="" type="checkbox"/>
Проект	<input type="checkbox"/>	Специальное	<input type="checkbox"/>
Документ, подготовленный к выпуску	<input type="checkbox"/>		
Действующий документ	<input checked="" type="checkbox"/>		

ЭЛЕКТРОННЫЙ АРХИВ		
ИМЯ ФАЙЛА: C:\МОИ ДОКУМЕНТЫ\ГП-ОБП.DOC		
ОПЕРАЦИОННАЯ СИСТЕМА	ПЕРИФЕРИЯ	РЕДАКТОР
MICROSOFT WINDOWS OR WINDOWS NT	ТИП НОСИТЕЛЯ – ЖЕСТКИЙ ДИСК ТИПА «ВИНЧЕСТЕР»	MS WORD 2003

СОДЕРЖАНИЕ:

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ СТРАНИЦ	4
ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК:	5
СПИСОК ПОПРАВОК.....	6
ПРЕАМБУЛА.....	7
ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	8
ОПРЕДЕЛЕНИЯ	8
СОКРАЩЕНИЯ	14
ОБЩИЙ ОБЗОР	15
ТРЕБОВАНИЯ ИКАО.....	15
ТРЕБОВАНИЯ JAA.....	15
РЕАЛИЗАЦИЯ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ В РЕСПУБЛИКЕ МОЛДОВА.....	16
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА «ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ»	16
ПРИЕМЛЕМЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	17
УЧАСТНИКИ ПРОЦЕССА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	18
ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ	18
ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДОКУМЕНТАМИ ИКАО, ЕВРОКОНТРОЛЯ, А ТАК ЖЕ НАЦИОНАЛЬНЫМИ АВИАЦИОННЫМИ ПРАВИЛАМИ	19
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	23
СТОРОНЫ, ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	23
ОСОБАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	26
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОДОТЧЕТНОСТЬ	27
УЧАСТИЕ ГАГА РМ В ПРОГРАММЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	28
ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.	30
КОНЦЕПЦИЯ РИСКА	30
ЦИКЛ БЕЗОПАСНОСТИ.....	31
ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ.....	32
ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ.....	32
КОНЦЕПЦИИ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ	32
КОНТРОЛЬ ФАКТОРОВ РИСКА.....	36
ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ ОБ ОПАСНЫХ ФАКТОРАХ И ИНЦИДЕНТАХ.....	38
РАССЛЕДОВАНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	39
ОЦЕНКА АСПЕКТОВ БЕЗОПАСНОСТИ.....	39
АНАЛИЗ АСПЕКТОВ БЕЗОПАСНОСТИ.....	40
КОНТРОЛЬ ЗА ПОКАЗАТЕЛЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	40
ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ	44
СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ АВИАЦИОННОГО АГЕНТА	45
ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	46
ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ	46
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ	48
БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС.....	48

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ СТРАНИЦ

Дата издания: 30.05.2007

Последующие страницы Государственной Программы по безопасности полетов действительны:

Номер страницы	Издание/дата
1	30.05.2007
2	30.05.2007
3	30.05.2007
4	30.05.2007
5	30.05.2007
6	30.05.2007
7	30.05.2007
8	30.05.2007
9	30.05.2007
10	30.05.2007
11	30.05.2007
...	...
48	30.05.2007

ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВOK:

Дополнения, изменения, аннулирование действующих положений или внесение новых положений к Государственной Программе обеспечения безопасности полетов осуществляется посредством внесения поправок.

Внесение поправок осуществляется посредством замены страниц в Государственной Программе по безопасности полетов на основании приказа Генерального директора ГАГА РМ. В нижней части страницы указывается месяц и год издания или ввода поправки в действие.

После утверждения поправок, каждый владелец Программы должен включить новые выпущенные страницы и изъять замененные страницы. Текст поправки отмечается вертикальной чертой с правой/левой стороны колонки.

СПИСОК ПОПРАВК

№	Номер поправки	Дата утверждения и № приказа	Наименование учреждения /Ф.И.О. лица, внёсшего поправки	Подпись

ПРЕАМБУЛА

1. Деятельность гражданской авиации на территории и в воздушном пространстве Республики Молдова регламентируется Законом о гражданской авиации № 1237-XIII от 09.07.1997, действующими нормативными документами в данной области, разработанными в соответствии с Законом о гражданской авиации и Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года в Чикаго, и другими конвенциями и соглашениями, членом которых является Республика Молдова.

2. Любые факторы, связанные с ОВД, метеорологическим обслуживанием, аэронавигационными картами, полетами воздушных судов, летной годностью, аэронавигационной информацией, перевозкой опасных грузов и т.д. могут повлиять на безопасность всей авиационной системы. В соответствии с прогнозом ЕВРОКОНТРОЛЯ, в период до 2011 года в воздушном пространстве Республики Молдова ожидается самый большой в Европе относительный прирост движения воздушных судов (8,4 %). В этой связи особую актуальность представляют требования ИКАО, предусматривающие внедрение эксплуатантами и поставщиками обслуживания системы управления безопасностью полетов для достижения приемлемых уровней безопасности в рамках своих сфер деятельности. Республика Молдова, как государство, подписавшее Чикагскую конвенцию, принимает меры по обеспечению безопасности авиационной системы, находящейся под её юрисдикцией. В целом, данная сфера ответственности включает как функции регулирования (лицензирование, сертификация и т. д.), так и функции надзора за состоянием безопасности полетов для обеспечения выполнения нормативных требований. Для эффективного выполнения своих различных обязанностей в сфере обеспечения безопасности полетов и с целью обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов Государственная администрация гражданской авиации, в качестве центрального отраслевого органа публичного управления в области гражданской авиации, принимает «Государственную программу обеспечения безопасности полетов», которая позволит свести многогранную деятельность в этой области в единое целое и предназначена для формализации и детализации требований Государственной авиационной власти Республики Молдова в выполнении требований Приложений 6, 11 и 14 к Чикагской Конвенции, а так же требований ЕВРОКОНТРОЛЯ и JAA относительно внедрения системы управления безопасностью полетов эксплуатантами и поставщиками обслуживания. Основное внимание в Программе уделяется средствам достижения приемлемых уровней безопасности полетов.

3. Программа предназначена для всех участников процесса обеспечения безопасности полетов, в том числе, для руководящего состава высшего звена авиационных агентов, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации и для персонала, на который возложена ответственность за разработку, внедрение и осуществление эффективных мер по безопасности полетов, а именно:

- специалистов ГАГА РМ, отвечающих за регулирование авиационной системы, а так же организации и осуществления государственного надзора в области обеспечения безопасности полетов;
- руководителей эксплуатантов, поставщиков ОВД, эксплуатантов аэродромов и организации по техническому обслуживанию;
- специалистов в области обеспечения безопасности полетов, таких, как менеджеры и советники по вопросам безопасности полетов.

4. На основе понимания и применения положений Программы, участники процесса обеспечения безопасности полетов должны разработать и реализовать подход к вопросам управления безопасностью полетов, соответствующий их условиям.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

(1) **Авиационный агент** - любое юридическое лицо, сертифицированное для осуществления деятельности в области гражданской авиации;

(2) **Авиационный инспектор** - физическое лицо, имеющее определенную квалификацию, подтвержденную соответствующими документами, и уполномоченное Государственной администрацией гражданской авиации на проведение авиационных инспекций;

(3) **Авиационное инспекторское предписание** - распоряжение индивидуального характера, изданное авиационным инспектором после проведения авиационной инспекции, в котором устанавливаются нарушения действующих требований и стандартов физическим или юридическим лицом, подвергнутым авиационной инспекции, а также сроки устранения выявленных нарушений;

(4) **Авиационная инспекция** - действия по проверке физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, воздушных судов или их компонентов на предмет установления их соответствия национальным и международным требованиям и стандартам в данной области;

(5) **Авиационное происшествие** - любое событие, которое произошло во время эксплуатации воздушного судна и повлекло за собой следующее:

- 1) смерть или серьезное телесное повреждение;
- 2) существенное повреждение воздушного судна, включая разрушение его конструкции, или необходимость в крупном ремонте воздушного судна; или
- 3) воздушное судно пропадает без вести.

(6) **Авиационные события** подразделяются на:

- авиационные происшествия;
- инциденты (серьезные инциденты);
- повреждения воздушных судов на земле;
- чрезвычайные происшествия;

(7) **Активные недостатки** - неисправности оборудования или ошибки, допущенные эксплуатационным персоналом;

(8) **Анализ аспектов безопасности** - процесс упорядочения фактов, в котором используются особые методы, средства или приемы для достижения следующих целей:

- оказания помощи в определении того, какие дополнительные факты требуются в данном случае;
- установления причин и факторов, способствующих снижению безопасности;
- оказания помощи в формулировании правильных выводов.

(9) **Аргументация безопасности (аргумент(-ы) в области безопасности)** – демонстрация и доказательство того, что предложенное изменение в системе авиационного агента, может быть осуществлено с соблюдением и в пределах приемлемых уровней безопасности;

(10) **Аудит в области выполнения требований по безопасности** - систематическая и независимая экспертиза, проводимая ГАГА РМ или от имени ГАГА РМ, с целью контроля наличия аргументов в области безопасности (или их компонентов, касающихся процессов и их результатов, продукции или услуг), с целью определения соответствия этих аргументов

установленным требованиям, а так же с целью проверки уместности их применения и эффективности для достижения ожидаемых результатов;

(11) **Аэродром** - определенный участок земной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

(12) **Аэронавигационное обслуживание** - общий термин, применяемый для обобщенного описания обслуживания, предоставляемого в целях гарантирования безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, а так же соответствующего функционирования аэронавигационной системы (см. рис. 1).

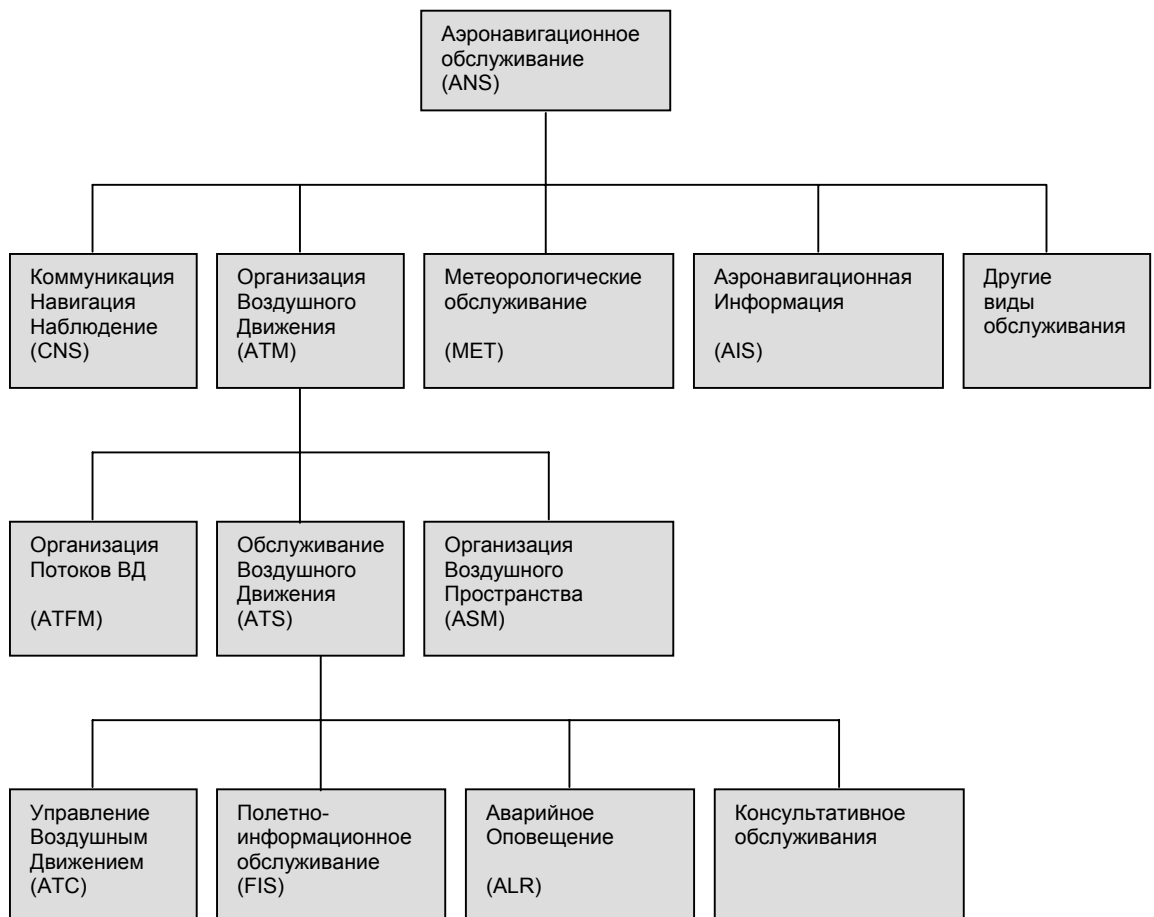


Рис. 1

(13) **Аэронавигационная система** – совокупность организаций, персонала, инфраструктуры, оборудования, процедур, правил и информации, используемых для предоставления пользователям воздушного пространства аэронавигационного обслуживания в целях гарантирования безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации;

(14) **Безопасность** - состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска;

(15) **Внутренний аудит авиационного предприятия (авиационного агента) в области выполнения требования по безопасности** - один из механизмов и компонентов осуществления на авиационном предприятии мониторинга состояния безопасности и представляет собой экспертизу, проводимую уполномоченными специалистами (специалистом) авиационного агента с целью контроля наличия на этом предприятии аргументов в области безопасности (или их компонентов, касающихся процессов и их результатов, продукции или услуг), с целью

определения соответствия этих аргументов установленным требованиям, а так же с целью проверки уместности их применения и эффективности для достижения ожидаемых результатов;

(16) **Воздушное движение** – все ВС, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования;

(17) **Гарантии Безопасности** - все запланированные и систематические действия, необходимые для обеспечения адекватной уверенности в том, что изделие, обслуживание, организация или система достигают допустимой или приемлемой безопасности;

(18) **Директива по безопасности** – документ, изданный или принятый ГАГА РМ в случаях, когда объективные доказательства свидетельствуют об угрозе безопасности полетов и который обязывает предпринять действия для восстановления приемлемого уровня безопасности;

(19) **Достигнутая безопасность** - результат процессов и/или методов, примененных для достижения допустимой или приемлемой безопасности (см. определение Классификация рисков);

(20) **Достоверность** - требования к точности вычисленных результатов;

(21) **Заданный уровень безопасности** - требуемый уровень обеспечения безопасности в рамках какой-либо системы. Заданный уровень безопасности включает один или несколько показателей, а также желаемый результат, выраженный с помощью этих показателей;

(22) **Подтверждение выполнения требований** - подтверждение, полученное путем экспертизы и предоставления объективных доказательств того, что специфические требования применяются в соответствии с их назначением;

(23) **Инцидент** - любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации;

(24) **Классификация рисков:**

Приемлемый - означает, что никаких дальнейших действий не требуется (за исключением случаев, когда уровень риска можно дополнительно снизить с малыми затратами или усилиями);

Нежелательный (или допустимый) - означает, что связанные с этим риском лица готовы смириться с ним в целях получения определенных выгод при условии, что предпринимаются все меры по его уменьшению;

Неприемлемый - означает, что осуществление операций в текущих условиях должно быть прекращено до тех пор, пока риск не будет снижен как минимум до допустимого уровня.

(25) **Контроль факторов риска** - выявление, анализ и устранение (и/или уменьшение до приемлемого или допустимого уровня) тех опасных факторов, а также последующих рисков, которые угрожают жизнеспособности организации;

(26) **Корректирующее действие** – действие с целью устранения причины обнаруженного несоответствия или другой нежелательной ситуации;

(27) **Надзор за обеспечением безопасности полетов** – функция, посредством которой ГАГА РМ обеспечивает контроль выполнения относящихся к безопасности полетов Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации, иных соответствующих документах ИКАО и Евроконтроля, а так же разработанных в соответствии с ними процедур;

(28) **Обслуживание воздушного движения** – общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);

(29) **Опасность** - любое состояние, событие или обстоятельство, которое могло вызвать авиационное происшествие;

(30) **Организация Воздушного Движения (АТМ)** - Системный подход, цель которого заключается в предоставлении эксплуатантам воздушных судов возможности прибытия и выдерживать наиболее предпочтительные профили полета при минимальных ограничениях и без снижения согласованных уровней безопасности полетов. Организация воздушного движения включает наземные элементы и бортовые средства, которые при функциональном согласовании образуют общую систему АТМ. Бортовые средства включают необходимые элементы для обеспечения функционального согласования с наземной частью. Наземная часть включает обслуживание воздушного движения (АТS), организацию потока воздушного движения (АТFМ) и организацию воздушного пространства (АSМ), в котором АТS является основным компонентом;

(31) **Оценка** - качественное или количественное заключение о чем-либо, основанное на применении методов инженерии, опыте эксплуатации и/или результатах анализа;

(32) **Оценка риска** - оценка, выполняемая с целью установления того, что достигнутый или воспринятый уровень риска является приемлемым; предполагает учет как вероятности, так и степени тяжести любых неблагоприятных последствий; т.е. определяет потенциальный ущерб. При проведении оценки риска различают *опасные факторы* (возможности причинения вреда) и *риски* (вероятность причинения этого вреда в течение определенного периода времени). Приемлемым методом приоритизации опасных факторов, требующих наибольшего внимания, является матрица оценки риска;

(33) **Персонал, от которого зависит безопасность полетов** - лица, ненадлежащее выполнение которыми своих обязанностей и функций может поставить под угрозу безопасность полетов авиации, включая членов экипажа, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеров УВД, но не ограничиваясь перечисленными категориями работников;

(34) **Повреждение воздушного судна на земле** – событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором воздушному судну причинены повреждения, не нарушающие его силовых элементов и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях;

(35) **Показатели безопасности полетов** - мера результатов, достигнутых авиационной организацией или сектором отрасли в сфере обеспечения безопасности полетов. Показатели безопасности должны легко измеряться и быть связаны с основными компонентами государственной программы обеспечения безопасности полетов или системы СУБП эксплуатанта/поставщика обслуживания. У различных сегментов авиационной отрасли, таких, как эксплуатанты воздушных судов, эксплуатанты аэродромов или поставщики ОВД, показатели безопасности могут отличаться;

(36) **Показатель уровня безопасности** - мера (или величина), используемая для выражения уровня безопасности, достигнутого в рамках той или иной системы;

(37) **Полномочный Орган ОрВД** - назначенный ГАГА РМ полномочный орган, ответственный за обслуживание воздушного движения;

(38) **Приемлемый уровень безопасности** – цель, определенная количественно или качественно, либо стандарт для достижения безопасной эксплуатации ВС/безопасного предоставления обслуживания/безопасной эксплуатации аэропортов и аэродромов;

(39) **Проактивный метод** - означает, что будет принят подход, при котором основной акцент делается на профилактике путем выявления опасных факторов и принятия мер по уменьшению риска, прежде чем произойдет какое-либо опасное событие и окажет неблагоприятное влияние на состояние безопасности полетов;

(40) **Программа обеспечения безопасности полетов** - комплекс концептуальных и детализированных требований, направленных на повышение уровня безопасности полетов;

(41) **Процесс** - совокупность взаимосвязанных действий или взаимодействий, в процессе которых осуществляется преобразование состояний некоторой системы;

(42) **Расследование** - Процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;

(43) **Риск** - вероятность возникновения неблагоприятных последствий в результате действия фактора опасности. Представляет собой оцененную возможность того, что потенциальные возможности опасного фактора причинить вред реализуются и определяется комбинацией как минимум двух характеристик: полной вероятности, или ожидаемой частоты возникновения вредного эффекта, с одной стороны, и вызванной опасностью и серьезностью этого эффекта, с другой стороны;

(44) **Сертификат** – документ, выданный ГАГА РМ, который подтверждает, что Полномочный Орган/эксплуатант/эксплуатант аэродрома/эксплуатант аэропорта соответствует требованиям по предоставлению соответствующего обслуживания;

(45) **Серьезный инцидент** – инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие

Примечание. Разница между авиационным происшествием и серьезным инцидентом заключается только в последствиях;

(46) **Система** – комбинация технических средств, процедур и человеческих ресурсов, организованных для функциональной деятельности;

(47) **Система аэродрома** - все люди, технические средства и процедуры, требующиеся для эксплуатации аэродрома, и взаимодействие между ними;

(48) **Система управления безопасностью, Система управления безопасностью полетов** - систематический и ясный подход, определяющий и обеспечивающий управление безопасностью полетов, который охватывает организационную структуру, обязанности, процедуры, процессы и положения, предназначенные для реализации политики в области обеспечения безопасности при обслуживании воздушного движения, обеспечивает желаемый или приемлемый уровень безопасности и предусматривает осуществление контроля за обеспечением безопасности;

(49) **Система обеспечения безопасности, Система обеспечения безопасности полетов** - система, предназначенная для обеспечения безопасности авиационного агента, включающая организационную структуру, распределение ответственности, процедуры, процессы и нормативные положения, регулирующие проведение авиационным агентом политики в области обеспечения безопасности полетов;

(50) **Система ОрВД** – часть системы аэронавигационного обслуживания, состоящая из компонент наземного и бортового базирования. Система ОрВД также включает в себя человеческие ресурсы, технические средства и процедуры, применяемые при осуществлении функционирования и/или поддержке функционирования системы CNS;

(51) **Системные требования** - требования по безопасности полетов, установленные для авиационного агента;

(52) **Системный подход в области управления безопасностью полетов** - осуществление мер по управлению безопасностью по заранее составленному плану и последовательным применением во всей организации;

(53) **Снижение риска** - меры, предпринятые с целью управления или воспрепятствования опасности причинения вреда, а так же с целью уменьшения риска до приемлемого уровня;

(54) **Состояние безопасности** - показатель устойчивости того или иного предприятия к неожиданным условиям или действиям индивидуумов. Он отражает систему мер, принятых предприятием для защиты от неизвестных обстоятельств и является показателем способности предприятия адаптироваться к неизвестным обстоятельствам;

(55) **Технический персонал** - специалисты инженерного и технического состава, занятые в обслуживании систем и средств, функционирующих и/или поддерживающих функционирование системы авиационного агента;

(56) **Требования к безопасности полетов, требования по безопасности полетов** - способы достижения специфических целей по уменьшению риска, определяемые исходя из стратегии снижения риска. Необходимы для достижения соответствующих показателей безопасности и заданных уровней безопасности полетов. Могут быть реализованы различными формами и включать организационные и/или эксплуатационные и/или процедурные и/или функциональные требования, а так же требования к системам и программам, для которых можно установить показатели надежности, доступности, полученных результатов и/или точности, а так

же требования к параметрам и требования интероперабельности или характеристикам окружающей среды;

(57) **Условие, связанное с безопасностью** - конкретная цель или мероприятие, определенные в соответствии с установленными требованиями в области безопасности полетов, выполнение которой является необходимым для обеспечения безопасности;

(58) **Четкий подход в области обеспечения безопасности** - требование документирования, наглядности и осуществления отдельно от других видов управленческой деятельности всех мер по управлению безопасностью;

(59) **Чрезвычайное происшествие** - событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию и при котором наступило одно из следующих последствий:

1. гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна.
2. гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа.
3. гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома.
4. гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газо-воздушной струей силовой установки.
5. разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки.
6. угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват воздушного судна с целью угона.

(60) **Эксплуатант** - физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее услуги в этой области;

(61) **Эксплуатант аэродрома/аэропорта** - юридическое или физическое лицо, осуществляющее эксплуатацию аэродрома (аэропорта) на основании сертификата аэродрома (аэропорта).

СОКРАЩЕНИЯ

BC	воздушное судно;
ГАГА РМ	Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова;
ANS	см. определение термина Аэронавигационное обслуживание;
CNS	коммуникация, навигация, наблюдения;
ESARR	Требования Евроконтроля по обеспечению безопасности полетов [Eurocontrol Safety Regulatory Requirements]
SMS	[Safety Management System] - Система управления безопасностью полетов;
АПД	Анализ полетных данных;
USOAP	Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов;
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по обеспечению безопасности воздушной навигации;
ЕС	Европейский Союз;
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта;
ИКАО	Международная организация гражданской авиации;
ОВД (ATS)	Обслуживание Воздушного Движения [Air Traffic Service(s)] Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);
ОрВД	Организация воздушного движения;
ПАОА	План на случай аварийной обстановки на аэродроме;
РПИ	Район полетной информации;
РУБП	Руководство по управлению безопасностью полетов;
СУБП	Система управления безопасностью полетов;
СЭП	Стандартные эксплуатационные правила;
УВД [ATC]	Управление Воздушным Движением [Air Traffic Control];
ADREP	Представление данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ИКАО);
JAA	Объединенные авиационные власти;
JAR	Единые авиационные требования JAA;
LOSA	Проверка безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями;
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания;
PANS-ATM	Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения;
PANS-OPS	Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов;
RAC-AAII	Авиационные правила «Расследования авиационных происшествий и инцидентов с ВС РМ»;
SARP's	Стандарты и рекомендуемая практика (ИКАО)

ОБЩИЙ ОБЗОР

ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

Безопасность полетов является основополагающей задачей в деятельности гражданской авиации. ИКАО стремится реализовать свое концептуальное видение безопасного и устойчивого развития гражданской авиации, опираясь на сотрудничество между своими государствами-членами. Для реализации этого видения, в качестве своей главной стратегической цели на период 2005-2010 г.г. ИКАО определила повышение уровня безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире. Принятая стратегия предназначена для последовательной реализации в Республике Молдова целей и задач ИКАО, сформулированных в статье 44 Конвенции о международной гражданской авиации, которая возлагает на ИКАО ответственность за обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире, а так же на Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (ИКАО, Монреаль, 20-22 марта 2006 года).

Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (см. следующие Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации: Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и часть III "Международные полеты. Вертолеты"; Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложение 14 "Аэродромы") требуют от государств принятия **Программы обеспечения безопасности полетов** в целях достижения приемлемого уровня безопасности при производстве полетов.

Помимо Программы обеспечения безопасности полетов, ИКАО так же требует осуществления разработки и внедрения систем управления безопасностью полетов.

ТРЕБОВАНИЯ JAA

Требования JAA к национальным авиационным властям по организации управления безопасностью полетов.

Требования JAA к национальным авиационным властям в области обеспечения безопасности полетов коррелируют с требованиями ИКАО и детализируют ряд положений документов ИКАО. Документ JAA «Administrative and guidance material Section Four: Operations» (JAA AGM-4) базируется на документе ИКАО «Manual of Procedures for Operations, Inspection, Certification and continued Surveillance» (Doc 8335-AN/879/3).

В соответствии с положениями документов JAA «Appendix 1 Inspections: Initial issue of AOC» и «Appendix 5 Inspections: Continued competence of AOC holder» ГАГА РМ должна организовать и регулярно выполнять следующие инспекции эксплуатантов:

- организации и инфраструктуры;
- системы качества;
- руководства по производству полетов;
- тренировок и проверок;
- технического обслуживания;
- системы документирования;
- предполетной подготовки;
- допуска в полет;
- выполнения полета;
- наличия навигационного оборудования;
- полетной документации.

Требования JAA к эксплуатантам в части, касающейся управления безопасностью полетов

JAR-OPS 1.037 «Accident prevention and flight safety programme» требует от эксплуатанта:

- разработать и утвердить в ГАГА РМ Программу по предотвращению авиационных происшествий и безопасности полетов;

- организовать сбор сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах. Полученную информацию использовать для определения негативных тенденций или трудностей в области обеспечения безопасности полетов;
- организовать оценку полученной информации и ее оглашение, но не в целях предъявления обвинения;
- использовать данные расшифровки средств объективного контроля в целях повышения уровня безопасности полетов;
- назначить специалиста, осуществляющего координацию деятельности в рамках Программы, и рекомендуя корректирующие действия по результатам работы Программы.

Эффективность достигнутых изменений после осуществления корректирующих действий должен оценивать Руководитель Системы качества эксплуатанта.

С учетом того, что в Республике Молдова имплементированы JAR-OPS 1 и JAR-OPS 3, требования, регламентированные этими документами в части, касающейся управления безопасностью полетов, являются обязательными для эксплуатантов.

РЕАЛИЗАЦИЯ УСТАНОВЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ В РЕСПУБЛИКЕ МОЛДОВА

В Республике Молдова Государственную Программу обеспечения безопасности полетов разрабатывает и принимает ГАГА РМ. Изложенные в Программе концепции управления безопасностью полетов дополняют существующие требования по соблюдению SARP's ИКАО и могут быть развиты и детализированы в национальных нормативных документах.

Государственная Программа обеспечения безопасности полетов (**далее по тексту – Программа**) является документом, включающим связанные с безопасностью меры, направленные на достижение целей программы. Программа охватывает нормативные положения по выполнению безопасных полетов, которые касаются как эксплуатантов ВС, так и сфер предоставления аэронавигационного обслуживания, деятельности аэропортов и технического обслуживания воздушных судов. По мере дальнейшего развития, Программа предполагает включение положений о дополнительных видах деятельности, например таких, как информационное обеспечение безопасности полетов, требования к обеспечению безопасности полетов в рамках поддержания летной годности воздушных судов и т. д.

Как следствие, для комплексной реализации таких мер, в соответствии с положениями Приложений 6, 11 и 14, Требованиями ЕВРОКОНТРОЛЯ и ЖАА, **ГАГА РМ требует** от всех эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию, поставщиков ОВД и сертифицированных эксплуатантов аэродромов внедрения систем СУБП, одобренных ГАГА РМ.

Как минимум, такие системы СУБП должны обеспечивать следующее:

- выявление фактических и потенциальных угроз безопасности;
- гарантированное принятие корректирующих мер, необходимых для уменьшения факторов риска/опасности; и
- обеспечение непрерывного мониторинга и регулярной оценки достигнутого уровня безопасности полетов;
- четкое определение соответствующих сфер ответственности, в том числе прямую ответственность старших менеджеров за обеспечение безопасности полетов.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА «ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ»

Понятие безопасности полетов в гражданской авиации может иметь различные интерпретации, в том числе такие, как:

- отсутствие авиационных происшествий (или серьезных инцидентов);
- отсутствие опасности или риска; т. е. факторов, которые причиняют или могут причинить ущерб;
- отношение сотрудников к небезопасным действиям и условиям (отражает “безопасную” корпоративную культуру);
- степень, до которой присущий авиации риск является “приемлемым”;
- процесс выявления источников опасности и контроля факторов риска;
- недопущение потерь в результате авиационных происшествий (человеческих жертвы, а также нанесение ущерба имуществу и окружающей среде).

Термин «безопасность» в трактовке мирового и европейского сообщества, в том числе таких международных организаций, как ИКАО и ЕВРОКОНТРОЛЬ, рассматривается как контроль факторов риска.

ГАГА РМ понимает и признает, что хотя недопущение происшествий (или серьезных инцидентов) было бы желательным результатом, стопроцентный уровень безопасности является недостижимой целью. Несмотря на все усилия по предотвращению сбоев и ошибок, таковые всегда будут иметь место, так как ни один вид деятельности и ни одна искусственная система не могут гарантированно считаться абсолютно безопасными, т. е. свободными от риска. Безопасность является относительным понятием, предполагающим, что в «безопасной» системе наличие естественных факторов риска считается приемлемой ситуацией.

Соответственно, для целей настоящей Программы, под безопасностью подразумевается следующее:

Безопасность представляет собой состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска.

ПРИЕМЛЕМЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В любой системе необходимо задать и измерять конечные показатели, с тем чтобы определить соответствие данной системы ожидаемым результатам и выявить возможные области, где требуется предпринять определенные меры по улучшению результатов для достижения указанного ожидаемого уровня.

В дополнение к существующим принципам обеспечения безопасности, построенным на соблюдении нормативных требований (Авиационных правил/Приказов Генерального директора ГАГА/Директив по безопасности), введение концепции приемлемого уровня безопасности полетов отвечает необходимости использовать подход, основанный на показателях безопасности. Приемлемый уровень безопасности полетов отражает те цели или ожидаемые результаты надзорного полномочного органа, эксплуатанта или поставщика обслуживания, которые должны быть достигнуты в области обеспечения безопасности. С точки зрения отношений между ГАГА РМ, как органа по надзору за обеспечением безопасности полетов, и эксплуатантами/поставщиками обслуживания, эта концепция устанавливает определенную цель в области безопасности, которую эксплуатанты/поставщики обслуживания должны достичь при выполнении ими своих основных производственных функций в качестве минимального уровня, приемлемого для ГАГА РМ. Указанный уровень является эталоном, в сравнении с которым можно оценить результаты в сфере безопасности полетов. При определении приемлемого уровня безопасности полетов ГАГА РМ будет учитывать такие факторы, как существующий уровень риска, затраты/выгоды от совершенствования системы и ожидания общества в отношении безопасности авиационной отрасли.

Концепция приемлемого уровня безопасности полетов определяется двумя параметрами - показателями безопасности полетов и заданными уровнями безопасности полетов, и реализуется путем применения различных требований безопасности полетов.

Устанавливается следующая взаимосвязь между приемлемым уровнем безопасности полетов, показателями безопасности полетов, заданными уровнями безопасности полетов и требованиями к безопасности полетов:

- показатели безопасности полетов представляют собой меру/систему измерения, используемую для определения того, достигнут ли приемлемый уровень безопасности полетов;
- заданные уровни безопасности полетов представляют собой количественные целевые параметры, характеризующие приемлемый уровень безопасности полетов;
- требования к безопасности полетов являются средством, необходимым для достижения заданных уровней безопасности.

В Республике Молдова не будет устанавливаться единый общегосударственный уровень безопасности полетов. ГАГА РМ будет устанавливать различные приемлемые уровни безопасности полетов, которые предварительно могут быть согласованы с отдельными эксплуатантами/поставщиками обслуживания. Каждый приемлемый уровень безопасности

полетов будет соизмерим со степенью сложности эксплуатационных условий того или иного эксплуатанта/поставщика обслуживания.

Для разных авиационных организаций или секторов отрасли гражданской авиации могут использоваться нескольких различных показателей и заданных уровней безопасности. Это позволит обеспечить более точную оценку приемлемого уровня безопасности полетов, чем в случае применения только одного показателя или заданного параметра.

При этом устанавливаемые ГАГА РМ показатели безопасности полетов и заданные уровни безопасности полетов могут отличаться.

Установление приемлемых уровней безопасности не заменяет установленные требования. Аналогичным образом, установление приемлемых уровней безопасности для СУБП не освобождает эксплуатантов/поставщиков обслуживания от их обязательств, предусмотренных соответствующими национальными нормативными положениями, а также от обязательств, вытекающих из Конвенции о международной гражданской авиации.

УЧАСТНИКИ ПРОЦЕССА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В процессе обеспечения безопасности полетов участвуют различные группы/стороны, в том числе:

- авиационные специалисты;
- владельцы и эксплуатанты воздушных судов;
- изготовители;
- авиационные регулирующие полномочные органы;
- национальные поставщики ОВД;
- региональные поставщики ОВД;
- региональные организации в области гражданской авиации;
- международные авиационные организации;
- специализированные ведомства, уполномоченные к проведению/участию в проведении расследований;
- пассажиры.

События, связанные с безопасностью полетов, могут затрагивать интересы дополнительных групп, которые не всегда имеют общие цели в вопросах повышения уровня безопасности полетов, в том числе:

- родственники, жертвы или лица, получившие травму в результате авиапроисшествия;
- страховые компании;
- учреждения по подготовке персонала в области безопасности полетов и учебные заведения (например, УТЦ);
- другие государственные департаменты и агентства;
- выборные государственные должностные лица;
- следственные органы и полиция;
- СМИ;
- широкая общественность;
- адвокаты и консультанты.

ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Для того, чтобы уровень риска оставался приемлемым, помимо прочной базы законодательных актов и нормативных требований, основанных на SARP's ИКАО, JAR, требованиях ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также обеспечения соблюдения этих требований, в отрасли гражданской авиации Республики Молдова должно быть реализовано:

- применение научно-обоснованных методов управления факторами риска;
- формализованные обязательства (декларация) старшего руководства по обеспечению безопасности полетов;
- корпоративная культура безопасности, которая способствует применению безопасной практики, поощряет сообщение информации, касающейся безопасности полетов, и активно влияет на управление безопасностью полетов при таком же внимании к результатам, как и в случае управления финансами;

- эффективное соблюдение стандартных эксплуатационных правил (СЭП), включая использование контрольных перечней и инструктажа;
- некарательная среда (или справедливая культура), способствующая эффективному представлению донесений об инцидентах и опасных факторах. Возможность реализации этого положения принципиально обеспечено внесением изменений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Молдова, в том числе исключением ст. 82 УК от 24.03.61 и действующей формулировкой Ст. 263 УК от 18.04.02;
- установлением системы, предназначенные для сбора и анализа связанных с безопасностью данных, полученных при полетах в нормальных условиях, и обмена такими данными;
- квалифицированное расследование событий, связанных с безопасностью полетов, направленное на выявление системных недостатков в обеспечении безопасности полетов;
- обеспечение комплексной подготовки и переподготовки эксплуатационного персонала в области безопасности полетов (включая аспекты человеческого фактора);
- совместный доступ к выводам, сделанным из происшествий и инцидентов, и наилучшей практике за счет активного обмена связанной с безопасностью полетов информацией (между компаниями и государствами);
- систематические проверки состояния безопасности полетов и мониторинг результатов в целях проведения анализа показателей безопасности полетов и уменьшения или устранения возникающих проблемных областей.

Ни один из указанных элементов в отдельности не способен удовлетворить сегодняшние ожидания в отношении управления факторами риска – только их комплексное применение позволит достичь требуемого уровня безопасности полетов

ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДОКУМЕНТАМИ ИКАО, ЕВРОКОНТРОЛЯ, А ТАК ЖЕ НАЦИОНАЛЬНЫМИ АВИАЦИОННЫМИ ПРАВИЛАМИ

В Программе декларируются основные положения национальной доктрины в области организации управления безопасностью полетов, а так же концепция и детализированная трактовка ожидаемых мер и действий по выполнению содержащихся в Приложениях 6, 11 и 14 требований SARP's, касающихся внедрения программ по обеспечению безопасности полетов и систем СУБП. Некоторые из этих требований изложены более подробно в Правилах аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS, Doc 8168), Правилах аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444), Руководстве по сертификации аэродромов (Doc. 9774), а так же в национальных авиационных правилах.

Положения Программы в части, касающейся проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов, детализированы в SARP's, содержащихся в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и, соответственно, национальных авиационных правилах RAC-AAII. Специалисты, задействованные в мероприятиях, которые касаются расследований в этой области, включая выполнение рекомендаций по повышению уровня безопасности полетов путем анализа данных об авиационных происшествиях и инцидентах, а также оперативного обмена информацией, относящейся к аспектам безопасности полетов, должны учитывать в работе положения настоящей Программы.

Положениями Программы необходимо руководствоваться в сочетании с другими документами международных авиационных организаций, включая следующие документы:

- 1) Руководство по летной годности (Doc. 9760, ИКАО), в котором содержатся инструктивные указания по осуществлению непрерывной программы поддержания летной годности;
- 2) Руководство по обеспечению безопасности полетов (Doc 9734, ИКАО);
- 3) Manual of Procedures for Operations, Inspection, Certification and continued Surveillance (Doc 8335, ИКАО);
- 4) Руководство по методике планирования воздушного пространства для определения минимумов эшелонирования (Doc 9689, ИКАО) - содержит подробную информацию о моделях риска столкновения;

- 5) Сборник материалов “Человеческий фактор”, № 16. Кросскультурные факторы и безопасность полетов (Cir 302, ИКАО), в котором рассматриваются связанные с безопасностью полетов культурологические факторы в авиации;
- 6) Основные принципы учета человеческого фактора при техническом обслуживании воздушных судов (Doc 9824, ИКАО), где приводится информация по вопросам контроля ошибки человека и разработки мер по нейтрализации ошибок при техническом обслуживании воздушных судов;
- 7) Основные принципы учета человеческого фактора в системах организации воздушного движения (OpВД) (Doc 9758, ИКАО), где содержится информация, которая может помочь учитывать аспекты человеческого фактора при закупке и внедрении связанных с системами CNS/ATM технических средств;
- 8) Основные принципы учета человеческого фактора при проведении проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9806, ИКАО), где приводятся инструктивные указания по подготовке или проведению проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов с учетом работоспособности и ограничений человека;
- 9) Руководство по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683, ИКАО), в котором более подробно излагается большая часть основного подхода к аспектам возможностей и ограничений человека в контексте управления безопасностью полетов;
- 10) Проведение проверок состояния безопасности полетов при выполнении полетов авиакомпаниями (программа LOSA) (Doc 9803, ИКАО), где содержится информация по вопросам контроля и управления в сфере ошибки человека и разработки мер по нейтрализации ошибок в условиях эксплуатации;
- 11) Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756, ИКАО), которое предоставляет информацию и рекомендации о процедурах, практике и методах, которые могут использоваться при расследовании авиационных происшествий и инцидентов;
- 12) Руководство по сертификации аэродромов (Doc 9774, ИКАО), в котором описываются основные аспекты системы управления безопасностью полетов, подлежащие включению в руководство по аэродромам;
- 13) Подготовка руководства по производству полетов (Doc 9376, ИКАО), где приводится подробный инструктивный материал для эксплуатантов в таких областях, как обучение персонала и контроль за производством полетов, а также содержатся указания относительно необходимости осуществления программы предотвращения авиационных происшествий;
- 14) Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9735, ИКАО), в котором содержится информация и инструктивные указания, касающиеся стандартных процедур проводимых ИКАО проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- 15) Руководство по обучению (Doc 7192, ИКАО), часть E-1 “Руководство по обучению бортпроводников с учетом аспектов обеспечения безопасности”, в котором содержатся инструктивные указания по вопросам обучения членов обслуживающего (кабинного) экипажа в соответствии с требованиями Приложения 6;
- 16) Regulation (EC) № 549/204 of the European Parliament and of the council of 10 March 2004 «Laying down the framework for the creation of the single European sky»
- 17) Regulation (EC) № 550/204 of the European Parliament and of the council of 10 March 2004 «On the provision of air navigation services in the single European sky»
- 18) Regulation (EC) № 551/204 of the European Parliament and of the council of 10 March 2004 «On the organisation and use of the airspace in the single European sky»
- 19) Regulation (EC) № 552/204 of the European Parliament and of the council of 10 March 2004 «On the interoperability of the European Air Traffic Management network»
- 20) Commission regulation (EC) No 2096/2005 “Laying down common requirements for the provision of air navigation services”;

- 21) EUROCONTROL Guidance material related to the European Commission Regulation No. 2096/2005 laying down Common requirements for the Provision of Air Navigation Services, including:
- “Synopsis document”;
 - Guidance Material for National Supervisory Authorities on the Certification of Air Navigation Service Providers;
 - Aeronautical Information Services Provider Guidance Material for Air Navigation Services Providers compliance with the Common Requirements, including:
 - VOLUME I Air Traffic Services Provider and Communication, Navigation and Surveillance Services Provider;
 - VOLUME II Aeronautical Information Services Provider;
 - VOLUME III Meteorological Services Provider
- 22) ESARR 1 “Safety oversight in ATM” (EUROCONTROL), где содержатся требования, касающиеся организации эффективного надзора за соблюдением установленных норм, касающихся обеспечения безопасности полетов при ОВД и, в том числе, Сертификации организаций, предоставляющих аэронавигационное обслуживание, а так же связанные с ним детализирующие и разъясняющие документы:
- EAM1/GUI1 “Explanatory material on ESARR 1 requirements” (EUROCONTROL);
 - EAM1/GUI3 “Guidelines for safety regulatory auditing” (EUROCONTROL);
 - EAM1/GUI3 “ESARR 1 in the certification and designation of service providers” (EUROCONTROL);
 - EAM1/GUI7 “Guidance on the criteria for the assessment of compliance with the standards of ICAO Annex 11” (EUROCONTROL);
- 23) ESARR 2 “Reporting and assessment of safety occurrences in ATM” (EUROCONTROL), где содержатся требования, касающиеся организации сбора и оценки данных, касающихся безопасности полетов, имплементированные Приказом Генерального Директора ГАГА РМ № 39/GEN от 20.09.2000 г., а так же связанные с ним детализирующие и разъясняющие документы:
- EAM 2/GUI 1 “ESARR 2 Guidance to ATM safety regulators. Severity Classification Scheme for Safety Occurrences in ATM” (EUROCONTROL);
 - EAM 2/GUI 2 “ESARR 2 Guidance to ATM safety regulators. Publication and Confidentiality Policy (EUROCONTROL);
 - EAM 2/GUI 3 “Mapping between the EUROCONTROL severity classification scheme & the ICAO Airprox severity scheme”, (EUROCONTROL);
 - EAM 2/GUI 4 “Explanatory material on ESARR 2 requirements” (EUROCONTROL);
- 24) ESARR 3 “Use of Safety Management Systems by ATM Service Providers” (EUROCONTROL), где содержатся требования, касающиеся организации системы управления безопасностью в структуре провайдера ОВД, имплементированные Приказом Генерального Директора ГАГА РМ № 39/GEN от 20.09.2000 г., а так же связанные с ним детализирующие и разъясняющие документы:
- EAM 3/AMC “Acceptable Means of Compliance with ESARR3”;
 - EAM 3/ICAO “Consistency Between ESARR 3 and ICAO SARP’s”;
 - EAM 3/GUI 1 “Explanatory Material on ESARR 3 Requirements”;
 - EAM 3/GUI 2 “Safety regulatory aspects of the ESARR 3 implementation in small organisations”;
 - EAM 3/GUI 3 “ESARR3 and Related Safety Oversight”;
 - EAM 3/GUI 4 “Mapping Between ISO 9001:2000 and ESARR3”;
 - EAM 3/GUI 5 “Mapping Between ESARR3 and ICAO Provisions on Safety management System at Aerodromes”;
- 25) ESARR 4 “Risk Assessment and Mitigation in ATM”, где содержатся требования, регламентирующие организацию и осуществление оценки рисков и снижения

степени рисков при организации воздушного движения, имплементированные Приказом Генерального Директора ГАГА РМ № 71/GEN от 25.07.2006 г., положения национальных правил Обслуживание Воздушного Движения RAC-ATS, а так же связанные с ним детализирующие и разъясняющие документы:

- EAM 4/AMC “Acceptable Means of Compliance with ESARR4”;
 - EAM 4/ICAO “Consistency Between ESARR 4 and ICAO SARP’s”;
 - EAM 4/GUI 1 “Explanatory Material on ESARR 4 Requirements”;
 - EAM 4/GUI 2 “ESARR4 and Related Safety Oversight”;
 - EAM 4/GUI 4 “A Method for States to Determine National ATM Safety Minima”;
- 26) ESARR 5 “ATM Services’ Personnel”, где содержатся требования, регламентирующие организацию и осуществление освидетельствования авиационного персонала как в соответствии с номенклатурой специалистов согласно Приложения 1 к Чикагской Конвенции, так и (дополнительно) требования к инженерному и техническому персоналу, деятельность которого непосредственно связана с безопасностью полетов при ОВД
- EAM 5/AMC “Acceptable Means of Compliance with ESARR5”;
 - EAM 5/ICAO “Consistency Between ESARR 5 and ICAO SARP’s”;
 - EAM 5/GUI 1 (Parts 1 & B) “Explanatory Material on ESARR 5 Requirements for ATCOs”;
 - EAM 5/GUI 2 “ESARR5 and Related Safety Oversight for ATCOs”;
 - EAM 5/GUI 3 “Explanatory Material on ESARR 5 Requirements for Engineers and Technical Personnel Undertaking Operational Safety-Related Task”;
- 27) ESARR 6 “Software in ATM Systems”, регламентирующий требования, предъявляемые к программному обеспечению, используемому в системах организации воздушного движения гражданской авиации, Приказ Генерального Директора ГАГА № 68/GEN от 17.07.2006 г. по имплементации ESARR 6.
- 28) National ATM Safety Regulatory Framework (SRC POLYCY DOC 3, EUROCONTROL);
- 29) European Convergence and Implementation Plan for the years 2007 to 2011 – detailed objective descriptions and Local (National) Convergence and Implementation Plan;
- 30) The European Safety Programme (ESP) for ATM;
- 31) Safety Management Manual (Doc 9859, ИКАО);
- 32) Strategic Safety Action Plan (EUROCONTROL);
- 33) ATM 2000+ Strategy.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

СТОРОНЫ, ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Обеспечение безопасности полетов и эффективное управление безопасностью полетов являются совместной ответственностью широкого спектра организаций и учреждений, включая международные организации, государственные полномочные органы регулирования гражданской авиации, владельцев и эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, аэродромы, основных изготовителей воздушных судов и силовых установок, организации по техническому обслуживанию, отраслевые объединения и профессиональные ассоциации, а также авиационные учебные учреждения и центры профессиональной подготовки. Кроме того, третьи стороны, обеспечивающие вспомогательное обслуживание авиации (включая обслуживание на подрядной основе), также должны нести четко определенную ответственность за обеспечение безопасности полетов. В целом эти сферы ответственности включают:

- определение политики и стандартов, затрагивающих безопасность полетов;
- выделение ресурсов, необходимых для осуществления контроля факторов риска;
- выявление и оценка угрозы безопасности;
- принятие мер по устранению источников опасности или снижению соответствующего риска до установленного приемлемого уровня;
- использование технических достижений в процессе проектирования и технического обслуживания оборудования;
- проведение проверок состояния безопасности полетов и оценки эффективности программы обеспечения безопасности;
- расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов;
- использование наиболее приемлемой передовой отраслевой практики;
- информационное обеспечение безопасности полетов (включая обмен связанной с безопасностью информацией);
- обновление нормативных положений, регулирующих безопасность полетов гражданской авиации.

ИКАО

С точки зрения регулирования роль ИКАО заключается в разработке правил и инструктивных указаний по безопасному выполнению международных полетов, а также в содействии планированию и развитию воздушного транспорта. Эта задача в основном решается путем разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs), которые содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции и отражают наилучший эксплуатационный опыт государств. В правилах аэронавигационного обслуживания (PANS) приводится описание практики, выходящей за рамки SARPs, когда для обеспечения безопасности и эффективности полетов желательна определенная степень единообразия в международном масштабе. В Аэронавигационных планах содержатся подробные требования к средствам и службам применительно к регионам ИКАО. Указанные документы определяют международные рамки обеспечения безопасности и эффективности полетов.

Кроме создания регламентирующих рамок ИКАО содействует внедрению наилучшей практики государств, в том числе:

- предоставляет государствам и эксплуатантам инструктивный материал, охватывающий большинство аспектов безопасности в сфере авиации (включая производство полетов, летную годность, обслуживание воздушного движения, аэродромы и безопасность в аэропорту). Как правило, такой инструктивный материал оформляется в виде руководств или циркуляров;
- разработала Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc. 9859), в котором в кратком виде излагаются принципы управления безопасностью полетов и содержатся инструктивные указания по осуществлению эффективных программ обеспечения безопасности полетов;
- определяет международные процедуры расследования авиационных происшествий и инцидентов и представления соответствующих данных;
- осуществляет информационное обеспечение безопасности авиации путем:

- 1) распространения информации об авиационных происшествиях и инцидентах через Систему представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) и иными средствами;
 - 2) распространения информации, касающейся безопасности полетов, в различных изданиях, а в последнее время – в электронном виде;
 - 3) участия в работе конференций, семинаров и т. д., на которых рассматриваются конкретные аспекты безопасности полетов (т. е. расследование авиационных происшествий, предотвращение происшествий и человеческий фактор);
- проводит проверки в рамках реализации Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП).

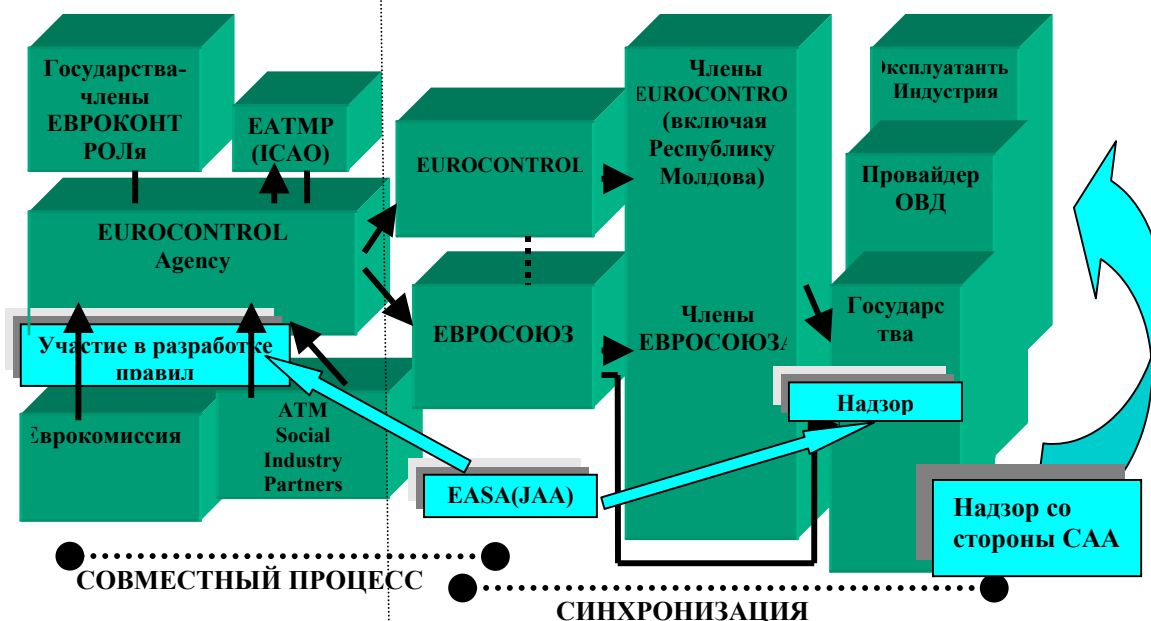
ЕВРОКОНТРОЛЬ

Евроконтроль - Европейская Организация по безопасности аэронавигации, штаб-квартира которого находится в Брюсселе, играет ключевую роль в формировании стратегии УВД, проведении научно-исследовательских работ и развитии системы и в непосредственном управлении потоками воздушного движения в воздушном пространстве Европы. Государства-члены ЕВРОКОНТРОЛЯ осуществляют гармонизацию национальных авиационных законодательств в области обеспечения безопасности полетов посредством легитимных, четко продуманных и реализованных механизмов на всех этапах международного сотрудничества - изучения и формализации проблем, постановки задач, их планирования и реализации.

ЕВРОСОЮЗ

Евросоюз уделяет огромное внимание развитию гражданской авиации с учетом гармоничной реализации всех аспектов, связанных с будущими аэронавигационными системами. При этом вопросы обеспечения безопасности полетов занимают основополагающую роль. В этой связи в 2004-2005 г.г. Еврокомиссией разработано и в установленном порядке введено в действие Европарламентом ряд нормативных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности полетов.

Организация и взаимодействия государств-членов Евросоюза и Евроконтроля, а так же основных участников и их ролей в этом процессе, отражена ниже в схеме **Joint EUROCONTROL and EC Regulatory Framework**. В схеме ключевой момент сотрудничества обозначен словами **СИНХРОНИЗАЦИЯ** и **СОВМЕСТНЫЙ ПРОЦЕСС**.



Joint EUROCONTROL and EC Regulatory Framework

В этой связи ГАГА РМ Молдовы проводит систематическую работу по гармонизации национальных стандартов и технических требований с международным авиационным законодательством в области имплементации концепции CNS/ATM, в том числе требований

имеющих прямое отношение к обеспечению безопасности полетов. Осуществление работ в рамках этой схемы позволит эволюционно и гармонично реализовать в Республике Молдова Авиационные Правила Европейского Союза, при этом полностью выполняя требования Евроконтроля и положения статьи 37 Чикагской Конвенции (ИКАО).

JAA

Объединенные Авиационные Власти (JAA) - орган Европейской Конференции Гражданской Авиации (ЕСАС), представляющий регулирующие власти гражданской авиации определенного числа европейских Государств, которые согласились сотрудничать в развитии и осуществлении общих регулирующих стандартов и процедур безопасности полетов. Это сотрудничество предназначено для обеспечения высоких и последовательных стандартов безопасности полетов и "общих правил игры" для конкуренции в Европе. Акцент также делается на согласование JAA инструкций с таковыми из США. Главной целью JAA является обеспечение гарантии высокого уровня безопасности полетов посредством развитого механизма сотрудничества государств – членов JAA и гармоничного применения общих стандартов в области гражданской авиации.

Авиационные власти Республики Молдова

На государство возложена значительная ответственность за создание условий, способствующих безопасному и эффективному выполнению полетов. Независимо от применяемых ими методов управления факторами риска, как, например, тех, которые описаны в настоящей Программе, Республика Молдова, как государство, подписавшее Чикагскую конвенцию, обязано соблюдать SARP's ИКАО. С этой целью Парламент Республики Молдова учредил государственный орган - Государственную администрацию гражданской авиации (ГАГА РМ). Соответствующими нормативными актами ГАГА РМ наделена полномочиями по регулированию авиационной отрасли (разработки нормативных и имплементации законодательных положений, необходимых для управления авиационной системой государства) и должным образом укомплектована квалифицированными специалистами.

В рамках своих полномочий ГАГА РМ обеспечивает поддержание эффективной системы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, позволяющей оценить, насколько полно выполняются положения нормативных актов, для чего определяет надлежащие механизмы надзора за безопасностью полетов для гарантирования поддержания эксплуатантами и поставщиками обслуживания приемлемого уровня безопасности полетов при осуществлении своей деятельности.

Согласно Закона о гражданской авиации в Республике Молдова осуществление функций регулирования и осуществления государственного надзора делегированы одному центральному органу публичного управления – Государственной администрации гражданской авиации. При этом эти функции ГАГА РМ, как регламентирующего и контролирующего, органа четко разграничены с функциями поставщика обслуживания – т.е. ГАГА РМ не выполняет функции провайдера авиационных услуг (авиакомпаний, эксплуатантов аэродромов/аэропортов, предприятий по наземному обслуживанию, провайдеров аэронавигационного обслуживания и т.д.).

Изготовители оборудования

В связи с практическим отсутствием в Республике Молдова организаций-изготовителей авиационного оборудования, ГАГА РМ не предъявляет специфических требований к этой категории участников процесса обеспечения безопасности полетов.

Тем не менее, ГАГА РМ требует от предприятий, эксплуатирующих авиационное оборудование, наличие авторизованного инструктивного материала для эксплуатации конкретного воздушного судна или оборудования. В рамках своих обязанностей по предоставлению документации на изделие, по подготовке персонала и т. д. изготовители оборудования по требованию ГАГА РМ предоставляют документацию по безопасности конкретного вида оборудования или данные, полученные в ходе эксплуатации того или иного компонента оборудования.

Помимо этого специалисты ГАГА РМ отслеживают эксплуатационный опыт, а так же распространение информации по безопасности полетов среди авиационных агентов.

Эксплуатанты воздушных судов

Национальные эксплуатанты ВС обязаны применять комплекс мер по управлению безопасностью полетов. В рамках этой деятельности специалисты авиакомпаний отслеживают весь эксплуатационный опыт и вырабатывает независимые рекомендации для руководства компании относительно действий, необходимых для устранения или избежания выявленных опасных факторов либо для снижения соответствующего риска до приемлемого уровня.

Поставщики обслуживания

Безопасность и четкость выполнения полетов зависят от эффективного обеспечения различных видов обслуживания, предоставляемого организациями, отличными от эксплуатантов воздушных судов, в том числе:

- аэронавигационное обслуживание;
- эксплуатация аэропортов/аэродромов, включая аэропортовые аварийные службы;
- аэродромное обслуживание;
- предоставление услуг авиационной электросвязи.

С целью исключения потенциального конфликта интересов в двойной роли государства как регулирующей/контролирующей стороны, так и поставщика обслуживания, в Республике Молдова такое обслуживание делегировано предприятиям и организациям с государственной и/или иной формой собственности.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует требование - независимо от формы собственности или управленческой структуры какого-либо авиационного агента, его руководители должны разработать и внедрить СУБП в рамках функций и ответственности предприятия.

Приводимый в настоящей Программе материал в равной степени применим как к производству полетов, так и к авиационному обслуживанию независимо от того, осуществляется ли соответствующее управление государственным предприятием или менеджментом частной компании.

Подрядчики третьей стороны

К предоставлению услуг по вспомогательному обслуживанию производства полетов часто привлекаются сторонние организации.

Независимо от того, является ли подрядчик крупной организацией или мелким предпринимателем, нанимающий подрядчика полномочный орган (например, авиакомпания, эксплуатант аэродрома или поставщик аэронавигационного обслуживания) несет полную ответственность за нейтрализацию риска, взятого на себя подрядчиком.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова требует от авиационных агентов включения в контракты стандартов безопасности, подлежащих выполнению. В этом случае нанимающий авиационный агент обязан обеспечить соблюдение подрядчиком стандартов безопасности, указанных в этом контракте.

Система СУБП должна гарантировать, чтобы уровень безопасности той или иной организации не снижался в результате услуг и поставок, обеспечиваемых внешними организациями.

Региональное сотрудничество

ГАГА РМ предпринимает усилия по реализации Рекомендации по вопросу 2/3 «Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков» Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов и продолжит развитие региональных и субрегиональных организаций в целях содействия наращиванию потенциала Республики Молдова в сфере контроля за безопасностью полетов, обращая особое внимание на осуществление тесного сотрудничества на двусторонней основе в случаях недостатка адекватных людских, технических и финансовых ресурсов.

ОСОБАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

С целью реализации положений Программы и достижения приемлемого уровня безопасности полетов ГАГА РМ предъявляет определенные требования к руководящему составу

(управленческому аппарату) авиационных агентов (эксплуатантов и поставщиков обслуживания), который несет особую ответственность за управление безопасностью полетов, в том числе:

- максимальный уровень безопасности можно достичь только при наличии четкого распределения задач по обеспечению авиационной безопасности начиная с верхних эшелонов руководства организации и вплоть до эксплуатационного уровня;
- руководители полетов, дирекций, служб, профессиональной подготовки, менеджеры всех уровней должны четко осознавать свою ответственность за безопасность полетов и делать все возможное для выработки и проведения в жизнь политики, ориентированной на авиационную безопасность;
- должны быть осуществлены разработки и отработаны до автоматизма методы быстрой передачи информации летным экипажам и проведение политики, поощряющей конфиденциальную обратную связь пилотов с управленческим аппаратом авиакомпаний.
- управленческий аппарат должен быть наделен соответствующими четко определенными полномочиями и отвечать за устранение угрозы безопасности на предприятии. Он обязан решать эту задачу путем внедрения системного метода выявления источников опасности, оценки риска, приоритизации этих факторов риска с последующим уменьшением или устранением тех видов угрозы, которые чреваты наибольшими потенциальными потерями.
- управленческий аппарат авиационных агентов обязан обеспечить следующее:
 - **четкие директивы** в виде продуманной политики, задач, целей, стандартов и т. д.;
 - **надлежащие ресурсы**, включая достаточное время, с тем чтобы выполнить поставленные задачи безопасным и эффективным образом;
 - **специальные знания** в смысле доступа к опыту через связанные с аспектами безопасности литературу, профессиональную подготовку, семинары и т. д.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует - ответственность за управление безопасностью полетов возлагается на руководство авиационного агента независимо от размера или типа предприятия, предоставляющей авиационное обслуживание.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПОДОТЧЕТНОСТЬ

ГАГА РМ требует, что бы всеми авиационными агентами было сделано официальное заявление, касающееся вопросов ответственности и подотчетности. В нем должны быть пояснены официальные и неофициальные линии подотчетности в рамках организационной структуры и уточняются сферы ответственности за конкретные виды деятельности без перекрытия функций или упущений. Содержание такого заявления может отличаться в зависимости от размера организации, ее сложности и взаимосвязей.

На всех уровнях менеджмента авиационного агента должно быть достигнуто четкое понимание следующего:

- ответственность и подотчетность являются тесно связанными между собой концепциями - наряду с тем, что каждый сотрудник отвечает за свои действия, все они также подотчетны своему администратору или руководителю в вопросах безопасного выполнения своих функций, и от них могут потребовать обоснования своих действий;
- хотя отдельные сотрудники отвечают за свои собственные действия, руководители и администраторы отвечают за всю работу группы, которая им подчиняется;
- менеджеры также отвечают за то, чтобы их подчиненные имели соответствующие ресурсы, профессиональную подготовку, опыт и т. д., необходимые для безопасного выполнения возложенных на них обязанностей.

УЧАСТИЕ ГАГА РМ В ПРОГРАММЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В качестве регламентирующего полномочного органа ГАГА РМ:

- организывает сбалансированное распределение обязанностей между государством и эксплуатантом и/или поставщиком обслуживания в вопросах обеспечения безопасности полетов;
- обеспечивает и осуществляет эффективное регулирование деятельности эксплуатанта или поставщика обслуживания. С этой целью устанавливает и вводит правила и нормативные положения, призванные обеспечить безопасность и эффективность авиации;
- обеспечивает, налаживает и поддерживает гармоничные отношения между государством и эксплуатантами или поставщиками обслуживания.

В качестве государственного органа надзора ГАГА РМ контролирует соблюдение международных и национальных законодательных и нормативных актов по вопросам безопасности полетов и, в этой связи:

- инициирует и обеспечивает внедрение системы надзора за безопасностью всей системы гражданской авиации путем осуществления надзора (наблюдения, инспекций и проверок состояния безопасности полетов и т. д.);
- осуществляет надзор за деятельностью эксплуатантов и/или поставщиков обслуживания, не создавая им чрезмерных помех для эффективного управления своей организацией;
- определяет национальные целевые уровни безопасности полетов и, соответственно, для каждого уровня, устанавливает приемлемые показатели этих уровней.
- осуществляет мониторинг технологических новшеств и наилучшей отраслевой практики в целях повышения эффективности авиационной системы государства;
- ведет базы авиационных данных, включая свидетельства и сертификаты, нарушения и сведения об авиационных происшествиях и инцидентах;
- проводит анализ тенденций в области безопасности полетов, включая данные об авиационных происшествиях/инцидентах;
- осуществляет информационное обеспечение безопасности полетов посредством распространения специализированных материалов по безопасности полетов, проведения семинаров по данной тематике и т. д.

При разработке и утверждении государственной Программы обеспечения безопасности полетов ГАГА РМ руководствуется следующим:

- четким заявлением о своих концепциях и задачах (в отношении обеспечения безопасности полетов);
- хорошо понимаемой и приемлемой совокупностью:
 - 1) эксплуатационных принципов, таких, как предоставление по разумной стоимости безопасного и эффективного обслуживания, которое соответствует ожиданиям общества, а также уважительное отношение к авиационным агентам;
 - 2) корпоративных ценностей, таких, как компетентность, открытость, справедливость, высокие моральные качества, уважение и отзывчивость к нуждам клиентов;
- заявлением о целях ГАГА РМ в области безопасности полетов, в том числе:
 - 1) уменьшение вероятности и последствий авиационных событий,
 - 2) улучшение понимания во всей авиационной отрасли и в обществе в целом фактических мер, осуществляемых государством в области безопасности полетов;
- методами достижения этих целей; в том числе - уменьшение угрозы безопасности авиации путем выявления авиационных агентов, где уровень безопасности полетов ниже приемлемых уровней, и поощрения этих организаций для восстановления приемлемого уровня безопасности либо, в случае необходимости, отзыв их сертификатов.

При проведении анализа тенденций в области безопасности полетов, мониторинге уровня безопасности, обеспечиваемого национальными авиационными системами, **ГАГА РМ контролирует следующие параметры:**

- совершенство регулирующих законодательных актов и нормативных положений (полнота, актуальность, отсутствие противоречий и т. д.);
- качество инфраструктуры и системы гражданской авиации (навигационные средства и средства связи, аэродромы, организация воздушного пространства и т. д.);
- качество (полное/неполное, актуальное/устаревшее, соответствующее/непоследовательное) исполнения функций регулирования;
- наличие и качество ресурсов и организации работы в сравнении с масштабностью и сложностью нормативных требований (недостаточность подготовленного и квалифицированного персонала, административных возможностей, информационной техники и т. д.);
- присутствие в администрации атмосферы нестабильности и неопределенности, способствующей снижению уровня качества и своевременности мер регулирования (моральное состояние персонала, политическое вмешательство, ограниченные ресурсы и т. д.);
- наличие официальных программ обеспечения безопасности полетов (добровольные программы донесения об инцидентах, проверки состояния безопасности полетов уполномоченными органами и т. д.);
- наличие/отсутствие знаний и понимания элементов и положений системы управления безопасностью полетов (возрастающая частота происшествий и инцидентов, слабая культура безопасности, нежелание перенимать оправдавший себя передовой практический опыт и т. д.).

В качестве критериев успешности реализации Программы, указывающих на то, что она обеспечивает надежную основу для сохранения желательных рамок безопасности, на уровне ответственности ГАГА РМ принимаются:

- административный механизм для координирования и интегрирования всех аспектов государственной программы по безопасности полетов в единое целое;
- положительный результат мониторинга хода осуществления ГАГА РМ и авиационной отрасли в целом всех функций, связанных с безопасностью полетов (выдача свидетельств, сертификация, правоприменительная деятельность и т. д.);
- наличие государственных программ выявления опасных факторов (обязательное представление данных об инцидентах, добровольное представление данных об инцидентах, донесения о трудностях в выполнении служебных обязанностей и т. д.);
- наличие компетентных специалистов для проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- распределение ресурсов в зависимости от уровня риска в рамках всех делегированных функций (проактивное сосредоточение внимания ГАГА РМ на известных областях высокого риска);
- активные и пассивные программы информационного обеспечения безопасности полетов, предназначенные для оказания помощи эксплуатантам и предоставления широкого доступа к информации, касающейся безопасности полетов (включая базы данных по безопасности полетов, анализ тенденций, мониторинг наилучшей отраслевой практики и т. д.);
- наличие и реализация национальной программы мониторинга состояния безопасности полетов (выявление и анализ тенденций, инспекционные проверки состояния безопасности полетов, расследование инцидентов и надзор за безопасностью полетов);
- осуществление регулярных проверок состояния безопасности полетов для обеспечения соблюдения нормативных положений авиационными агентами.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

По определению безопасность представляет собой состояние, при котором риск причинения вреда или ущерба сведен к приемлемому уровню. Источники угрозы, создающие риск, становятся очевидными после случаев явного сбоя в обеспечении безопасности, таких, как происшествие или инцидент, либо они могут быть выявлены проактивным методом через реализации формализованных программ обеспечения безопасности до фактического наступления такого события. После установления источника опасности ГАГА РМ/авиационный агент должны оценить уровень соответствующего риска, понять характер факторов риска и определить их приемлемость. В отношении неприемлемых факторов риска ГАГА РМ/авиационный агент предпринимают соответствующие меры.

В качестве основы управления безопасностью ГАГА РМ устанавливает главенство реализации системного подхода к выявлению источников опасности и контролю факторов риска в интересах сведения к минимуму человеческих жертв, материального ущерба, а также финансового и экологического урона.

КОНЦЕПЦИЯ РИСКА

Поскольку безопасность выражается через риск, то любое рассмотрение понятия безопасности включает концепцию риска.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует - в основу Программы по безопасности полетов заложено понимание того, что абсолютной безопасности не существует. Прежде чем станет возможным оценить - является ли та или иная система безопасной, вначале необходимо определить, какой уровень риска может считаться приемлемым для данной системы.

Риск выражается как степень вероятности, однако концепция риска включает не только параметры вероятности. При оценке приемлемости конкретного вида риска, связанного с определенной опасностью, авиационным агентам необходимо всегда учитывать как **вероятность** опасного случая, так и **степень серьезности** потенциальных последствий.

При определении уровней риска используют одну из следующих трех категорий:

- риски настолько высокого уровня, что они являются неприемлемыми;
- риски настолько низкого уровня, что они являются приемлемыми; и
- уровни риска, находящиеся между первыми двумя категориями, когда необходимо рассмотреть различные компромиссы между степенью риска и выгодами.

Во всех случаях, когда фактор риска не удовлетворяет заранее установленным критериям приемлемости, необходимо предпринять попытку снижения его до приемлемого уровня, используя надлежащие методы уменьшения риска. Если данный фактор риска невозможно снизить до приемлемого или еще более низкого уровня, то он может рассматриваться как допустимый при условии, что:

- этот риск ниже заранее установленной границы неприемлемого уровня;
- этот риск был снижен до наименьшего практически возможного уровня;
- выгоды от предлагаемой системы или предлагаемых изменений достаточно значительны, чтобы оправдать принятие этого риска.

При этом является обязательным следующее требование - прежде чем тот или иной риск будет классифицирован как допустимый, должны быть выполнены все три вышеупомянутых условия.

Даже в тех случаях, когда риск классифицируется как приемлемый (допустимый), если существуют какие-либо меры, способные обеспечить дальнейшее понижение уровня риска и требующие незначительных усилий или средств, то авиационный агент должен их предпринять.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует применение понятия «риск, который был снижен до наименьшего практически возможного уровня».

При определении того, что является “практически возможным”, должно быть учтены как технические возможности дальнейшего снижения уровня риска, так и соответствующие затраты - это может потребовать проведения анализа “затраты-выгоды”. Отнесение уровня риска к категории наименьшего практически возможного уровня, означает, что любое дальнейшее

уменьшение риска является практически неосуществимым, либо связанные с этим затраты значительно перевешивают стоимостной размер возможного ущерба. При этом:

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова принимает следующее положение - даже в тех случаях, когда авиационный агент и/или ГАГА РМ “принимают” тот или иной риск, это не означает, что он устранен. Определенная доля риска при этом сохраняется, однако ответственными лицами остаточный уровень риска признан достаточно низким и приемлемым.

У авиационного агента периодически могут происходить события, которые могут сообщаться или не сообщаться ГАГА РМ для проведения расследований, но которые очень близки к происшествиям и зачастую связаны с существенным риском. Поскольку такие события не привели к телесным повреждениям либо материальный ущерб был незначительным или отсутствовал, они зачастую не расследуются авиационными агентами.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует неприемлемость такого подхода, так как расследование события в ряде случаев позволяет заблаговременно выявить источник более серьезной опасности, устранение которого позволит не допустить авиационное происшествие.

Человеческий компонент является наиболее гибкой и адаптируемой частью авиационной системы, но одновременно он является наиболее подверженным влиянию, которое может неблагоприятно сказаться на результатах его работы. В соответствии со статистикой данных авиационных происшествий по крайней мере три из четырех происшествий являются следствием ошибок, допущенных внешне здоровыми индивидуумами с надлежащей квалификацией. Осознание менеджерами авиационных агентов пределов возможностей человека и возможностей его поведения в эксплуатационных условиях имеет основополагающее значение при формировании СУБП.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует неприемлемость интуитивного подхода к решению проблем человеческого фактора. Базовым принципом принимаемой Программой концепции обеспечения безопасности является следующее - ошибка человека является исходной, а не завершающей точкой. Деятельность авиационных агентов в рамках системы управления безопасностью полетов должна быть в первую очередь направлена на поиск путей предотвращения ошибок человека, которые могут поставить под угрозу безопасность полетов, и минимизации неблагоприятных последствий тех ошибок, которые неизбежно произойдут. Это требует понимания эксплуатационного контекста, в котором люди совершают ошибки (т. е. понимание факторов и условий, влияющих на работоспособность человека на рабочем месте).

ЦИКЛ БЕЗОПАСНОСТИ

С целью своевременного выявления источника опасности, авиационные агенты в рамках своей системы управления безопасностью полетов должны, как минимум, организовать:

- систему представления данных об опасных факторах и авиационных событиях;
- регулярное проведение анализа полученных данных, в том числе анализа тенденций;
- систему оценки рисков;
- систему определения наиболее оптимальных мер, позволяющих избежать или устранить опасность либо уменьшить соответствующий риск (контроль факторов риска);
- систему своевременного и контролируемого процесса устранения рисков;
- систему мониторинга результатов после реализации соответствующих мер безопасности (чтобы убедиться в достижении желаемой цели);
- систему организации проведения расследования сообщенных опасных факторов и авиационных событий и последующих действий;
- обзоры состояния безопасности полетов и проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- систему обмена информацией, обеспечивающую своевременную и качественную доставку необходимой информации до заинтересованных специалистов (менеджеров, руководителей).

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Авиация представляет собой систему, которая охватывает все, что необходимо для безопасного производства полетов. Данная система включает аэропорт, управление воздушным движением, техническое обслуживание, экипаж, наземную службу эксплуатационного обеспечения, диспетчерскую службу и т. д. Для надежного управления безопасностью полетов необходимо учитывать все компоненты этой системы.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова требует от авиационных агентов формировать в систему управления безопасностью полетов, руководствуясь следующими принципами:

- управление безопасностью полетов должна являться одной из основных производственных функций;
- эффективное управление безопасностью полетов достигается обеспечением устойчивого баланса между целями обеспечения безопасности и производственными целями;
- решения, касающиеся сферы безопасности полетов, должны быть реалистичными, дополнять эксплуатационные потребности предприятия/организации и основываться на результатах анализа целей и имеющихся ресурсов;
- должен быть обеспечен системный, проактивный и четкий подход к вопросам управления безопасностью;
- область управления безопасностью должна охватить большинство видов деятельности предприятия, для чего управление безопасностью должно начинаться с высшего руководящего состава, а результаты в сфере безопасности должны анализироваться на всех уровнях организации;
- поиск факторов, могущих поставить безопасность под угрозу, должен осуществляться на всех уровнях предприятия/организации, отвечающих за эксплуатацию и за обеспечение вспомогательного обслуживания;
- при анализе факторов, влияющих на безопасность в рамках определенной системы, не только рассматриваются факторы, которые могут породить ситуации, создающие угрозу безопасности, но и проводится анализ - каким образом можно снизить вероятности возникновения событий, способных создать угрозу безопасности.

КОНЦЕПЦИИ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Основные элементы управления безопасностью

Управление безопасностью должно включать выявление источника опасности и ликвидацию любых пробелов в системе защиты от потенциальных опасностей. Для эффективного управления безопасностью авиационным агентом должно быть предусмотрено системное применение ряда различных методов и мер в рамках всего спектра его авиационной деятельности, основанное на следующих основных элементах:

- а) **комплексный корпоративный подход к вопросам безопасности** - охватывает принятые авиационным агентом политику, цели, задачи, в области безопасности и обязательства старшего руководящего состава по обеспечению безопасности. Он включает следующее:
- возложение конечной ответственности за безопасность на высшее должностное лицо;
 - наличие четко сформулированной концепции обеспечения безопасности полетов, поддерживаемой политикой авиационного агента, включая некарательную политику в дисциплинарных вопросах;
 - наличие конкретных целей в сфере безопасности с соответствующим планом менеджмента по достижению этих целей;
 - установление четко определенных ролей и обязанностей с конкретной ответственностью за вопросы безопасности и обеспечение доступности этих

документов для всего персонала, связанного с обеспечением безопасности полетов;

- наличие требования, предусматривающего пост независимого менеджера по вопросам безопасности полетов;
- внедрение и поддержание на предприятии системы внутреннего аудита, проведение внутреннего аудита в подразделениях авиационного агента в условиях, исключающих любую подчиненность аудитора от руководителей подразделений ;
- наличие системы документирования производственной политики, принципов, процедур и практики, влияющих на безопасность полетов;
- регулярный пересмотр планов по повышению уровня безопасности полетов;
- проведение регулярных официальных проверок состояния безопасности.

b) **эффективные организационные методы для обеспечения стандартов безопасности** - используемые организацией методы реализации своей политики, своих задач и целей в области обеспечения безопасности, установления стандартов и выделения ресурсов, при этом особое внимание уделяется опасным факторам и их потенциальному влиянию на деятельность, имеющую критически важное значение для безопасности полетов, включающие:

- распределение ресурсов, ориентированное на факторы риска;
- эффективное осуществление отбора, найма, подготовки, переподготовки и усовершенствования квалификации персонала;
- внедрение стандартных эксплуатационных правил;
- определение в масштабе организации конкретных квалификационных требований и требований к подготовке в области безопасности для всего персонала, чьи функции имеют отношение к обеспечению безопасности полетов;
- установление процедур приобретения активов и подрядных услуг с проведением соответствующих контрольных проверок;
- осуществление контроля за признаками ухудшения характеристик оборудования, систем и служб, имеющих важное значение для обеспечения безопасности полетов, в целях раннего их выявления и осуществления корректирующих действий;
- внедрение на предприятии механизма, обеспечивающего мониторинг и регистрацию всех установленных требований/процедур по обеспечению безопасности полетов;
- применение надлежащих методов выявления опасных факторов, оценки риска и эффективного управления ресурсами для контроля выявленных факторов риска;
- разработка мер, обеспечивающих готовность к крупным изменениям в таких областях, как внедрение новых видов оборудования, процедур или типов операций, текучесть ключевых кадров, массовые временные увольнения в связи с приостановкой производственной деятельности или быстрое расширение деятельности, корпоративные слияния и приобретения;
- разработку механизма, позволяющего персоналу сообщать о существенных проблемах в сфере безопасности менеджерам соответствующего уровня для их решения;
- планирование мер на случай аварийной ситуации и учебную отработку действий в целях проверки эффективности этого плана;
- оценку коммерческой политики с точки зрения ее влияния на состояние безопасности полетов.

c) **система контроля за обеспечением безопасности полетов** - необходима для подтверждения неизменного выполнения авиационным агентом своей политики, своих задач, целей и стандартов, установленных показателей в области безопасности полетов и включает:

- систему анализа данных аппаратуры объективного контроля для мониторинга производства полетов и обнаружения несообщенных инцидентов, затрагивающих безопасность полетов;
- систему сбора донесений о случаях угрозы безопасности полетов или наличии небезопасных условий;
- плановую и всеобъемлющую систему проверок состояния безопасности полетов, которая обладает достаточной гибкостью, позволяющей сосредоточивать внимание на конкретных проблемах безопасности полетов по мере их возникновения;
- систему проведения внутренних расследований в сфере безопасности, принятия мер по исправлению ситуации и распространения связанной с безопасностью информации среди всего заинтересованного персонала;
- систему эффективного использования данных, касающихся вопросов безопасности, для проведения анализа состояния безопасности и мониторинга организационных изменений в рамках процесса контроля факторов риска;
- систематическое изучение, анализ и внедрение передовой практики в области обеспечения безопасности полетов, принятой на других предприятиях;
- периодические проверки независимым органом системы СУБП для подтверждения ее эффективности;
- мониторинг линейными менеджерами текущей работы на всех критически важных для безопасности полетов участках в целях подтверждения соблюдения всех нормативных требований и принятых в компании стандартов и процедур, при этом особое внимание должно уделяться местной практике;
- всеобъемлющую систему документирования всех подлежащих применению правил безопасности полетов, принятых в организации политики, целей в области безопасности полетов, стандартов, донесений об опасных инцидентах и т. д., а также обеспечения доступности такой документации для всего заинтересованного персонала;
- механизм для постоянной популяризации вопросов безопасности полетов на основе измеряемых внутренних показателей безопасности.

Стратегия управления безопасностью

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова требует реализации проактивной стратегии обеспечения безопасности - т.е. активного сбора информации из различных источников, которая могла бы заблаговременно указать на возникающие проблемы в сфере безопасности и превентивного принятия мер по уменьшению риска, прежде чем произойдет какое-либо опасное событие и окажет неблагоприятное влияние на состояние безопасности полетов.

- При таком подходе риск происшествий может быть сведен к минимуму путем выявления уязвимых мест, прежде чем они дадут сбой, и принятия необходимых мер по уменьшению этих рисков.

Ключевые направления деятельности в сфере управления безопасностью

В процессе управления безопасностью полетов авиационные агенты, как минимум, должны осуществлять следующие меры:

- **Организационный аспект** - создать СУБП;
- **Оценка аспектов безопасности** - систематически анализировать предложения по внесению изменений в оборудование или процедуры, с тем чтобы выявить недостатки и смягчить их последствия до того, как эти изменения будут реализованы;
- **Представление данных об авиационных событиях** - установить официальный порядок представления данных об авиационных событиях, и других небезопасных условиях;

- **Применение методов выявления опасных факторов** - повсеместно применять проактивную систему выявления опасных факторов, включающую добровольное представление данных об инцидентах, обследование состояния безопасности, оперативные проверки состояния безопасности и оценки аспектов безопасности;
- **Проведение расследования и анализа** - по получении данных об авиационных событиях и небезопасных условиях предпринимать соответствующие действия и, по мере необходимости, инициировать проведение компетентных расследований и анализа состояния безопасности полетов;
- **Осуществление мониторинга результатов** - активно стимулировать обратную связь, необходимую для обеспечения замкнутого контура процесса управления безопасностью полетов, используя такие методы, как мониторинг тенденций и проведение внутренних проверок состояния безопасности полетов.
- **Популяризация вопросов безопасности полетов** - активно распространять результаты расследований и анализа состояния безопасности полетов, обмениваясь уроками в сфере безопасности полетов, извлеченными как из внутреннего опыта, так и внешнего, когда этого требуют обстоятельства;

Процесс управления безопасностью

Управление безопасностью основывается на фактическом материале в том смысле, что:

1. для выявления источников опасности необходимо провести анализ данных;
2. с помощью методики оценки риска устанавливаются приоритеты, чтобы смягчить потенциальные последствия существующих опасных факторов;
3. разрабатываются и реализуются с четким распределением сфер ответственности соответствующие стратегии, призванные уменьшить или ликвидировать указанные факторы;
4. ситуация подвергается переоценке на постоянной основе, и по мере необходимости принимаются дополнительные меры.

Надзор за обеспечением безопасности полетов

Надзор за обеспечением безопасности обеспечивает тот механизм, с помощью которого ГАГА РМ может проверить, в какой степени авиационная отрасль выполняет свои задачи в сфере обеспечения безопасности полетов.

С этой целью ГАГА РМ:

- определяет соответствующие показатели уровня безопасности полетов;
- устанавливает уровни безопасности полетов;
- устанавливает систему представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах;
- устанавливает систему расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- сводит воедино данные по вопросам безопасности полетов из всех имеющихся источников;
- осуществляет инспекторскую деятельность и аудит в области выполнения установленных требований в части, касающейся безопасности полетов;
- осуществляет анализ данных о состоянии безопасности полетов.

КОНТРОЛЬ ФАКТОРОВ РИСКА

Авиационные агенты должны осуществлять контроль факторов риска, который является неотъемлемой частью управления безопасностью и позволяет достичь баланса между оцененными уровнями риска и практически осуществимыми мерами по уменьшению риска и предусматривает логический процесс объективного анализа, особенно при оценке риска.

Целью контроля факторов риска является сосредоточение усилий в области обеспечения безопасности на источниках опасности, представляющих наибольший риск.

Контроль факторов риска должен включать три важнейших элемента: выявление опасных факторов, оценка риска и уменьшение риска. Концепция контроля факторов риска в равной степени применима к процессу принятия решений в сфере производства полетов, управления воздушным движением, технического обслуживания, управления аэропортом, а также в рамках ГАГА РМ.

Выявление факторов опасности и оценка риска

В рамках реализации концепции выявления опасных факторов, опасные факторы могут быть распознаны либо в результате фактических авиационных событий, либо посредством проактивных методов, направленных на выявление источников опасности, прежде чем они приведут к таким событиям.

После подтверждения наличия опасного фактора авиационным агентам необходимо провести определенный анализ и оценить его потенциальную возможность причинить вред или ущерб, в том числе:

- оценить **степень вероятности** того, что данный опасный фактор приведет к возникновению авиационного события (т. е. вероятность неблагоприятных последствий, при дальнейшем сохранении небезопасных условий);
- оценить степень **серьезности** потенциальных неблагоприятных последствий или результат авиационного события; и
- оценить степень **зависимости** данного фактора опасности от времени, т.к. в ряде случаев вероятность неблагоприятных последствий повышается при более длительном *воздействии/сохранении* небезопасных условий.

От того, как будет определена существующая проблема в области обеспечения безопасности, зависит направление действий, которые будут предприняты авиационным агентом для уменьшения или устранения опасного фактора. При этом должно быть учтено следующее:

- так как в авиации лишь немногие опасные факторы поддаются надежному анализу с использованием исключительно цифровых методов, результаты этих анализов могут быть дополнены качественными оценками посредством критического и логического анализа известных фактов и их взаимосвязей;
- субъективность при проведении анализа - люди с различными исходными данными и опытом склонны рассматривать одни и те же факты под разными углами зрения.

Приемлемость риска

На основе оценки уровня риска авиационные агенты должны установить приоритеты по ликвидации источников опасности. Это имеет критически важное значение в случае ограниченности ресурсов при принятии обоснованных решений о выделении этих ресурсов для контроля тех опасных факторов, которые представляют наибольший риск для авиационного агента.

Такая приоритизация рисков требует наличие рациональной основы, позволяющей устанавливать приоритет одного фактора риска по отношению к другим. Для определения *приемлемости* или *неприемлемости* риска, используются соответствующие критерии. Путем соизмерения вероятности неблагоприятного результата с потенциальной степенью тяжести этого результата факторы риска должны быть классифицированы в рамках матрицы оценки риска. При формировании матрицы оценки риска

- **серьезность** риска должна быть классифицирована, как *катастрофическая, опасная, значительная, незначительная* или *ничтожная* с описанием каждой категории, в которой указывается потенциальная тяжесть последствий.

- **вероятность** (или **возможность**) наступления события должна быть классифицирована с использованием 5 различных уровней качественных характеристик и с описанием каждой степени вероятности события.
- **степень риска** присваивается в виде цифр, соответствующих относительной значимости каждого уровня тяжести последствий и вероятности. Комбинированная оценка риска, позволяющая сравнивать факторы риска, определяется путем умножения величины тяжести на величину вероятности.

После использования матрицы риска для присвоения степеней различным факторам риска цифровые значения должны быть разделены на диапазоны для того, что бы классифицировать риски как приемлемые, нежелательные или неприемлемые.

Уменьшение риска

Когда вопрос касается риска, то такого понятия, как абсолютная безопасность, не существует. Риск необходимо снижать до наименьшего практически возможного уровня. Это означает, что риск должен быть соизмерен с факторами времени, затрат и трудностей в принятии мер по уменьшению или устранению данного риска.

В тех случаях, когда показатель приемлемости риска был отнесен к категории нежелательного или неприемлемого, авиационным агентом должны быть приняты меры контроля – чем выше уровень риска, тем выше срочность таких мер.

Система информирования о факторах риска

Авиационный агент должен создать систему информирования о факторах риска - т. е. устойчиво функционирующий механизм адресной передачи любого сообщения, информирующего о наличии, характере, форме, степени серьезности или приемлемости каких-либо факторов риска. При этом, как минимум, должны быть учтены информационные потребности следующих групп:

- администрацию авиационного агента необходимо уведомлять о всех факторах риска, могущих причинить ущерб организации;
- лиц, подвергающихся воздействию выявленных факторов риска, необходимо уведомлять о степени их серьезности и вероятности таких событий;
- лиц, которые выявили источник опасности, при наличии возможности необходимо информировать о предлагаемых мерах;
- лиц, которых затрагивают какие-либо запланированные изменения, необходимо уведомлять как об источнике опасности, так и о мотивировке предпринятых действий;
- заинтересованных сторон, которые могут оказать помощь тому (тем), кто принимает решения об осуществлении действий по ликвидации факторов риска, если сведения о факторах риска сообщаются на раннем этапе честным, объективным и понятным образом.

Сообщения, касающиеся аспектов безопасности, должны соответствовать фактам, предыдущим заявлениям руководства и информации от других полномочных органов и быть сформулированы понятным для участвующих сторон языком.

Аспекты контроля факторов риска, касающиеся ГАГА РМ

Для деятельности ГАГА РМ так же актуальны методы контроля факторов риска в целом ряде областей, начиная от разработки политики и до решений типа "годен/не годен", в том числе в областях:

- проведения политики, определяющей степень признания сертификационной документации другого государства;
- определения процедур принятия решения в отношении варианта изменений нормативных положений, выбираемого из альтернативных рекомендаций;
- установления приоритетов при принятии решения, определяющего те аспекты безопасности, которые требуют особого внимания при проведении проверок организации контроля за обеспечением безопасности;
- установления процедур принятия решения в ходе инспекционной проверки производственной деятельности, когда критические ошибки обнаруживаются по окончании установленного рабочего времени.

ГАГА РМ планирует применять методы контроля факторов риска в следующих ситуациях:

- выдача сертификата эксплуатанта начинающей свою деятельность компании или осуществление надзора за быстро развивающейся компанией;
- в случае слияния компаний;
- в случаях, когда компании сталкиваются с угрозой банкротства или другими финансовыми трудностями;
- в случаях, когда компании сталкиваются с серьезными трудностями в сфере отношений между сотрудниками и администрацией;
- при сертификации нового аэропорта;
- при внедрении новых процедур, а так же новых средств связи, навигации или наблюдения;
- при подготовке существенных изменений Закона о ГА и/или других нормативных документов, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.

При организации контроля факторов риска ГАГА РМ будет учитывать следующие факторы:

- располагаемое время для принятия решения (запрещение полетов воздушного судна, отзыв сертификата и т. д.);
- располагаемые ресурсы для предпринятия необходимых действий;
- количество людей, затронутых предпринимаемыми действиями (в масштабах компании, парка воздушных судов, на региональном, национальном, международном уровнях и т. д.);
- потенциальные последствия решения о принятии (или непринятии) каких-либо мер.
- .

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ ОБ ОПАСНЫХ ФАКТОРАХ И ИНЦИДЕНТАХ

Государственная система обязательного представления данных

Количество событий всегда значительно выше, чем число авиационных происшествий по сравнимым типам авиационных событий. Факторы, являющиеся причиной или способствующие возникновению инцидентов, могут также привести к происшествиям.

ГАГА РМ проводит работу по развитию обязательной и добровольной систем представления данных об авиационных событиях в ГА в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

При этом ставится задача создания таких систем, при которых представления данных о безопасности полетов не будут ограничиваться информацией о фактически свершившемся событии, а обеспечивать предоставление сведений об опасных факторах, т. е. небезопасных условиях, которые еще не привели к инциденту или происшествию.

Сведения, получаемые посредством систем представления данных об авиационных событиях, будут использоваться для понимания причин, порождающих опасные факторы, для определения мер реагирования и проверки их эффективности, для совершенствования эксплуатационных правил и процедур, а также для более полного понимания характеристик работоспособности человека, связанных с эксплуатацией воздушного судна, УВД и аэродромов.

В рамках развиваемых **систем добровольного представления данных** то или иное лицо добровольно докладывает об авиационном событии в отсутствие каких-либо юридических или административных требований, предусматривающих такие действия. С целью обеспечения некарательного характера системы добровольного представления данных за счет обезличивания сведений и путем отказа от регистрации какой-либо идентифицирующей информации о событии должна быть обеспечена конфиденциальность системы представления данных. Полученная через систему представления данных об инцидентах обезличенная информация должна своевременно доводиться до сведения заинтересованных лиц.

Корпоративные системы представления данных

Помимо государственной системы представления данных об инцидентах (как обязательной, так и добровольной), авиакомпании, поставщики обслуживания УВД и эксплуатанты аэродромов/аэропортов должны реализовать "внутренние" системы представления данных об опасных факторах и событиях, специфических для данного предприятия.

С этой целью, в рамках СУБП авиационного агента должны быть четко определены системы по предоставлению обязательных и добровольных докладов об авиационных событиях, связанных с безопасностью полетов, в том числе:

- гарантии/декларации руководителя авиационного агента о создании некарательной среды, способствующей эффективному представлению донесений о событиях и/или опасных факторах.
- ответственность персонала за составление/регистрацию/распространение докладов;
- описание алгоритма, процедур и каналов связи, используемых при передаче докладов
- требования к содержанию и форме/формату доклада.

РАССЛЕДОВАНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Расследования, проводимые государством

Основное внимание при расследовании происшествия должно быть направлено на обеспечение эффективного контроля факторов риска.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова декларирует, что проводимое ею расследование ориентировано не на поиск виновной стороны, а на эффективное снижение уровня риска и исключения повторения в будущем.

При расследовании серьезных инцидентов ГАГА РМ может потребовать создания специальной группы по расследованию авиационных происшествий. По результатам расследования серьезного инцидента отчет ADREP с данными об инциденте может быть направлен в ИКАО. Нормативные требования для проведения расследования авиационных инцидентов и происшествий регламентированы национальными авиационными правилами RAC-AAII.

Внутренние расследования

Большинство случаев не требует проведения расследования ГАГА РМ. Многие события даже не требуют представления о них данных в ГАГА РМ. Тем не менее, ГАГА РМ требует организации системы проведения внутренних расследований таких событий/инцидентов, что позволит заблаговременно указать на потенциально серьезные источники опасности и/или системные проблемы, которые не могут быть обнаружены без проведения надлежащего расследования.

ОЦЕНКА АСПЕКТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова требует, что бы авиационный агент производил оценку аспектов безопасности до осуществления каких-либо крупных изменений, потенциально затрагивающих безопасность полетов, для подтверждения того, что указанные изменения удовлетворяют приемлемому уровню безопасности. В структуре СУБП оценка аспектов безопасности является одним из механизмов своевременного выявления потенциальных опасных факторов и контроля связанных с ними рисков.

Если в результате оценки выясняется, что анализируемая система не удовлетворяет критериям безопасности, авиационный агент должен предпринять процесс уменьшения риска, т.е. необходимые действия модифицирования данной системы, с тем чтобы снизить уровень риска. Разработка мер по уменьшению риска является неотъемлемой частью процесса оценки аспектов безопасности.

По завершении оценки аспектов безопасности ее результаты должны быть утверждены менеджером, отвечающим за этот участок, или руководителем авиационного агента, который

тем самым подтверждает, что оценка была выполнена надлежащим образом и что уровень риска является приемлемым. Для того чтобы менеджер мог принять основанное на имеющейся информации решение по данному вопросу, результаты оценки должны быть хорошо задокументированы. Указанная документация должна быть сохранена для подтверждения основания, использованного при принятии решения о приемлемости.

ГАГА РМ требует, что бы в ходе реализации программы оценки аспектов безопасности авиационный агент:

- определил требования в отношении того, когда должны проводиться оценки аспектов безопасности;
- разработал порядок проведения оценок аспектов безопасности;
- разработал критерии предприятия для классификации риска применительно к выявленным опасным факторам;
- разработал критерии приемлемости, подлежащие использованию при оценке аспектов безопасности;
- разработал требования к документации и методы хранения и распространения информации по аспектам безопасности, полученной в ходе таких оценок.

АНАЛИЗ АСПЕКТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

После сбора и регистрации большого объема данных по вопросам безопасности полетов посредством расследований авиационных происшествий и инцидентов и осуществления различных программ по выявлению опасных факторов важные выводы можно сделать только с помощью анализа аспектов безопасности. Сведение информации лишь к простой статистике без оценки ее практической значимости для определения проблемы, которую можно разрешить, является неприемлемым.

В связи с наличием значимой связи между анализом аспектов безопасности полетов и управлением безопасностью полетов, **Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова требует** проведение анализа данных об авиационных происшествиях и инцидентах и обмен информацией, касающейся безопасности полетов. С целью проведения анализа аспектов безопасности ГАГА РМ/авиационные агенты обеспечивают сбор, классификацию и сохранение относящихся к предмету анализа данных; выбирают и применяют аналитические методы и приемы, подходящие для такого анализа и рассматривают весь спектр соответствующей информации.

КОНТРОЛЬ ЗА ПОКАЗАТЕЛЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Международные органы/ГАГА РМ/авиационные агенты контролируют информацию по достигнутым показателям безопасности - проводят оценку показателей работы системы, определяют состояние безопасности и, при необходимости, осуществляют необходимые изменения до тех пор, пока не будут достигнуты приемлемые уровни безопасности.

Основным элементов эффективного управления безопасностью полетов является официальная система надзора за ее обеспечением. Надзор за обеспечением безопасности предусматривает проведение регулярного контроля всех аспектов деятельности авиационного агента.

Проверки состояния безопасности являются одним из главных методов осуществления функций надзора/контроля за показателями безопасности полетов и составляют основную деятельность в рамках СУБП. Проверки состояния безопасности осуществляются международными организациями, ГАГА РМ, как национальным полномочным органом по надзору, а так же внутри авиационного агента уполномоченными специалистами/подразделениями.

На уровне ИКАО мониторинг ситуации в области безопасности полетов осуществляется с помощью Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (USOAP). Международные организации, такие, как ИАТА, также участвуют в процессе надзора за обеспечением безопасности полетов авиакомпаниями через программу проведения проверок. Эксперты ИКАО осуществляют деятельность в рамках USOAP посредством взаимодействия с ГАГА РМ в рамках установленных правил и процедур. Первый цикл проверок USOAP в Республике Молдова в отношении положений Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложения 8 "Летная

годность воздушных судов” завершен. ИКАО представила отчет об этой проверке, содержащий резюме выводов, рекомендаций и предложенных корректирующих действий.

На государственном уровне надзор за обеспечением безопасности полетов является функцией авиационных властей, осуществляется ГАГА РМ с целью контроля соблюдения установленных ГАГА РМ правил, нормативных положений, стандартов и процедур, позволяет своевременно выявить опасные факторы и осуществить проверку эффективности предпринятых действий по обеспечению безопасности и постоянную оценку состояния безопасности полетов. Эффективный надзор за обеспечением безопасности полетов осуществляется посредством сочетания следующих мер:

- проведением инспекций без предварительного уведомления для выборочной проверки фактических показателей по различным аспектам национальной авиационной системы;
- проведением официальных (плановых) инспекций в соответствии с правилами, которые полностью понятны для инспектируемого авиационного агента;
- осуществлением инспекций качества в процессе фактического выполнения полета в соответствии с требованиями JAR-OPS 1.035 (AMC OPS 1.035 п.4.2.2.а);
- выполнением маршрутных проверок эксплуатантов согласно требованиям AGM Section 4: Operations с установленной ГАГА РМ периодичностью и посредством осуществления стандартных процедур;
- противодействием практике несоблюдения нормативов с помощью мер, предусмотренных национальным законодательством;
- мониторингом качества процессов, связанных с практикой выдачи всех видов свидетельств и сертификатов;
- отслеживанием показателей безопасности полетов в различных секторах отрасли;
- реагированием на случаи, требующие повышенной бдительности в отношении безопасности полетов (например, крупные трудовые конфликты, банкротство авиакомпаний и быстрое расширение или сокращение масштаба деятельности);
- проведением официальных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в авиакомпаниях или у поставщиков обслуживания, таких, как органы УВД, сертифицированные/признанные организации по техническому обслуживанию, учебные центры и эксплуатанты аэропортов/аэродромов.

При проведении проверок по вопросам безопасности полетов, задачей ГАГА РМ является осуществление контроля процедур управления безопасностью всего авиационного агента в целом. При этом:

- прежде чем выдать какое-либо свидетельство или разрешение, ГАГА РМ получает объективные доказательства того, что требуемые международные и/или национальные стандарты выполняются и что такая ситуация сохранится в течение всего срока действия свидетельства или разрешения. ГАГА РМ определяет приемлемые средства демонстрации выполнения требований. Проверяемая организация должна предоставить документальные свидетельства того, что требования ГАГА РМ могут быть и будут выполнены;
- при проведении проверки в области безопасности полетов ГАГА РМ получает объективные доказательства того, что принятая в данной организации система СУБП основана на надежных принципах и процедурах. В организации должны существовать системы периодического пересмотра процедур, обеспечивающие соблюдение всех стандартов в области безопасности на непрерывной основе. ГАГА РМ проводит оценку принятой авиационным агентом методики выявления факторов риска и осуществления необходимых изменений;
- при проведении проверки в области безопасности полетов ГАГА РМ получает объективные доказательства того, что авиационный агент располагает соответствующим обученным персоналом, способным обеспечивать надлежащее функционирование СУБП. Наряду с подтверждением квалификации всего персонала ГАГА РМ оценивает способности сотрудников, занимающих ключевые должности. При этом наличие свидетельства, предоставляющего какие-либо особые права, не обязательно отражает способность его владельца выполнять

управленческие функции. В случае краткосрочных недостатков в уровне квалификации авиационный агент должен убедительно доказать ГАГА РМ, что у него имеется реальный план улучшения ситуации в возможно кратчайшие сроки;

- ГАГА РМ получает объективные доказательства того, что авиационным агентом внедрена СУБП для гарантии того, что проблемы безопасности полетов решаются эффективно и что в целом предприятие выполняет свои задачи в области безопасности полетов.

Контроль за показателями безопасности полетов осуществляется и эксплуатантами и поставщиками обслуживания. **На этом (корпоративном) уровне**, авиационные агенты должны обеспечить применение следующих методов:

- регулярное проведение инспекционных проверок (официальных или неформальных) повседневной деятельности во всех областях, имеющих важное значение для безопасности полетов;
- выборочное выяснение мнения служащих (как о состоянии безопасности в целом, так и о конкретных аспектах) путем проведения обследований в области безопасности полетов;
- систематический анализ всех сведений о выявленных проблемах в области безопасности полетов и принятие соответствующих мер;
- систематический сбор данных, отражающих фактически повседневные результаты;
- выполнение постоянной программы оперативных проверок (включая внутренние и внешние проверки аспектов безопасности);
- реализация на предприятии системы обеспечения качества;
- информирование всего заинтересованного персонала о показателях безопасности.

Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова требует от авиационного агента проведения проверок состояния безопасности на регулярной основе, следуя циклу, который гарантирует, что каждая функциональная область проверяется в рамках существующего на предприятии плана оценки общих результатов в области обеспечения безопасности. Для этого авиационным агентом должен быть разработан план проведения проверок состояния безопасности. Такой план должен пересматриваться ежегодно и предусматривать проверку всех подразделений через регулярные промежутки времени. Проверки состояния безопасности полетов должны предусматривать периодический подробный анализ показателей безопасности, процедур и практики по всем подразделениям, на которые возложены обязанности по обеспечению безопасности полетов.

Персонал, отобранный руководителем авиационного агента для проведения проверки состояния безопасности, должен быть квалифицированным и подготовленным в соответствующих областях специальных знаний для выполнения такой функции.

После проведения внутренней проверки / внутреннего аудита, должен быть задействован механизм мониторинга для выяснения эффективности всех необходимых корректирующих действий. В ходе последующих внутренних проверок основное внимание должно уделяться тем аспектам эксплуатационной деятельности авиационного агента, где была выявлена необходимость в корректирующих действиях.

Каждым авиационным агентом должно быть разработано Руководство по управлению безопасностью полетов. В Руководстве должны освещаться все аспекты СУБП, включая политику в области безопасности полетов, процедуры обеспечения безопасности полетов и обязанности отдельных сотрудников в области безопасности полетов. В Руководстве по управлению безопасностью полетов должны рассматриваться, как минимум, следующие моменты:

- процедуры контроля документации;
- рамки СУБП;
- политика в области безопасности полетов;
- ответственность за обеспечение безопасности полетов;

- схемы (в том числе критерии и соответствующие классификаторы) идентификации опасности;
- контроль за показателями безопасности полетов;
- оценка уровня безопасности полетов;
- проверки состояния безопасности полетов;
- информационное обеспечение безопасности полетов;
- организационная структура в области безопасности полетов.

ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

С целью минимизации ущерба или травматизма, ГАГА РМ требует от каждого авиационного агента, выполняющего полеты или обеспечивающего их обслуживание, разработку эффективных планов мероприятий на случай аварийной обстановки (ПМАО). В ПМАО в письменной форме излагается, что должно быть осуществлено после аварии и кто отвечает за каждое действие. План ПМАО обеспечивает основу для системного подхода к решению проблем предприятия после серьезного события, а в худшем случае – крупного происшествия. Цель ПМАО заключается в обеспечении:

- упорядоченного и эффективного перехода от нормального к аварийному режиму операций;
- делегирования чрезвычайных полномочий;
- распределения ответственности в условиях аварийной обстановки;
- санкционирования ключевым персоналом мер, предусмотренных планом;
- координации усилий по устранению аварийной ситуации;
- безопасного продолжения операций или восстановления нормального режима операций в возможно кратчайшие сроки.

Для обеспечения эффективности ПМАО должен:

- быть актуальным и полезным для людей, которые будут или могут находиться на службе в момент происшествия;
- включать контрольные перечни и справочник с контактными данными соответствующего персонала;
- регулярно отрабатываться в рамках учебных мероприятий;
- обновляться в случае каких-либо изменений.

План ПМАО оформляется в виде руководства. В нем должны быть определены сферы ответственности, роли и действия различных органов и персонала, которые привлекаются в случае чрезвычайных обстоятельств. План ПМАО эксплуатанта должен быть скоординирован с планом мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме (ПАОА), с тем чтобы персонал эксплуатанта знал, какие обязанности возьмет на себя аэропорт и какие действия ожидаются от эксплуатанта.

В случае авиационного происшествия в аэропорту или в его окрестностях в плане ПМАО эксплуатанта должно предусматриваться:

- оповещение аэропортового командного пункта для обеспечения координации действий эксплуатанта воздушных судов;
- оказание помощи в установлении местонахождения и извлечении бортовых самописцев;
- оказание содействия расследователям в опознании частей воздушного судна и обеспечение безопасного хранения опасных компонентов;
- предоставление информации, касающейся пассажиров, членов летного экипажа и наличия на борту каких-либо опасных грузов;
- перевозка пострадавших лиц в назначенные зоны ожидания;
- оказание содействия любым пострадавшим лицам, которые намереваются продолжить путешествие либо нуждаются в размещении или иной помощи;
- предоставление в сотрудничестве с представителем службы общественной информации аэропорта и полицией информации для СМИ;
- удаление воздушного судна и/или его обломков с санкции полномочного органа по расследованию.

Для гарантии того, что изложенные в ПМАО намерения подкреплены эксплуатационными возможностями, авиационные агенты должны осуществлять учебную подготовку. Учебная подготовка должна проводиться на регулярной основе посредством тренировок и учений.

СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ АВИАЦИОННОГО АГЕНТА

Для эффективного управления безопасностью полетов ГАГА РМ требует от авиационных агентов применение системного подхода к разработке политики, процедур и практики в области обеспечения безопасности полетов, для чего должны быть обеспечены соответствующее планирование и организационные мероприятия. Для оценки и подтверждения установления соответствия и эффективности практических мер, предпринимаемых авиационным агентом в этой области, обеспечивается контроль за полученными результатами.

Система управления безопасностью должна быть инициирована декларацией руководителя авиационного агента обязательства обеспечивать безопасность, в котором официально объявляются цели и политика авиационного агента в этой области, а так же степень приоритетности, которая придается вопросам безопасности. Обязательства менеджмента в сфере безопасности полетов должны быть официально изложены в заявлении организации о *политике в области обеспечения безопасности полетов*. Данный документ должен отражать концепцию организации в вопросах управления безопасностью полетов и стать основой, на которой строится ее система СУБП. При формировании политики в области безопасности полетов должны быть освещены следующие аспекты:

- общая задача авиационного агента в области безопасности полетов;
- обязательство старшего руководства в отношении обеспечения того, чтобы все аспекты эксплуатационной деятельности отвечали задаче достижения заданных уровней безопасности полетов;
- обязательство со стороны агента выделять необходимые ресурсы для эффективного обеспечения безопасности полетов;
- обязательство со стороны авиационного агента обеспечить высшую приоритетность вопросам поддержания заданного уровня безопасности полетов;
- политика авиационного агента в отношении ответственности и подотчетности по вопросам безопасности на всех структурных уровнях.

В процессе создания СУБП **Государственная администрация гражданской авиации Республики Молдова** требует:

- создания авиационным агентом надлежащей структуры управления, распределение обязанностей и сфер ответственности, а также выделение необходимых ресурсов, соответствующим заявленным целям предприятия в сфере обеспечения безопасности – т.е. должно быть обеспечено достаточное количество опытного персонала, необходимая и своевременная подготовка, а также финансирование требуемого оборудования и других средств;
- организации авиационным агентом четкой системы оповещения об авиационных событиях, четко определенных служебных обязанностей и хорошо понимаемых процедур. Персонал должен в полной мере понимать свои обязанности и знать, о чем, кому и когда следует докладывать. Старшее руководство должно осуществлять анализ показателей безопасности;
- проведения оценки текущих возможностей авиационного агента в сфере управления безопасностью (включая опыт, знания, процессы, процедуры, ресурсы и т. д.), выявления недостатков в накопленном опыте управления безопасностью и определение ресурсов, способных оказать содействие в разработке и внедрении системы СУБП, анализа существующих внутренних процедур расследования инцидентов, выявления опасных факторов, мониторинга показателей безопасности и т. д. ;
- организации авиационным агентом процесса контроля факторов риска (в том числе оценку аспектов безопасности полетов, отслеживание тенденций, представление данных об авиационных событиях, обзоры и проверки состояния безопасности полетов), оценку риска и уменьшение риска;
- определения авиационным агентом внутреннего механизма проведения расследования инцидентов на своем предприятии;
- определения показателей безопасности полетов и установления целевых уровней безопасности для авиационного агента, которые должны учитывать

размер, сложность организационной структуры, типы операций, ресурсную базу авиационного агента и т. д. При этом должны быть определены реалистические сроки достижения поставленных задач;

- создания системы делопроизводства в области управления безопасностью полетов – т.е. установления требований к официальной документации и обработке информации;
- создания детального плана разработки и внедрения СУБП. В плане должны быть учтены такие аспекты, как цели в области безопасности полетов, стратегия обеспечения безопасности полетов, методы и процессы управления безопасностью полетов, необходимые ресурсы и сроки, осуществление внутреннего надзора за безопасностью полетов и контроля за показателями безопасности;

При создании СУБП на предприятиях авиационных агентов необходимо учитывать следующее:

ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Положения части I "*Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*" и части III "*Международные полеты. Вертолеты*" Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" требуют от государств учреждать программы обеспечения безопасности полетов для достижения приемлемого уровня безопасности при эксплуатации воздушных судов. В рамках национальной программы обеспечения безопасности ГАГА РМ требует от эксплуатантов внедрения одобренной ГАГА РМ системы управления безопасностью полетов.

В систему по управлению безопасностью полетов эксплуатанта должны быть интегрированы, как минимум, следующие мероприятия по обеспечению безопасности полетов:

- по организации внутренней системы сбора, систематизации и анализа информации об опасных факторах и инцидентах;
- анализ полетных данных (АПД) - основанную на отказе от штрафных санкций программу профилактического характера по сбору и анализу данных, зарегистрированных в ходе регулярных полетов, в целях улучшения работы летных экипажей, совершенствования эксплуатационных процедур, летной подготовки, процедур управления воздушным движением, аэронавигационного обслуживания или технического обслуживания и проектирования воздушных судов (основание – положения главы 3 части 1 Приложения 6 к Чикагской Конвенции *«Начиная с 1 января 2005 года эксплуатант самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его программы предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов»*);
- проверки безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями - мониторинг текущей летной работы в целях понимания ошибок человека при летной работе для оценки степени защищенности линейного персонала от эксплуатационных рисков и ошибок, а так же их предотвращения или исключения повторения этих рисков и ошибок;
- обеспечение безопасности в пассажирском салоне – комплекс мер по обеспечению безопасности в пассажирском салоне, предназначенный для сведения к минимуму рисков для лиц, находящихся на борту воздушного судна, путем уменьшения или исключения потенциальных источников опасности, могущих повлечь за собой причинение вреда здоровью или нанесение ущерба.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

В вопросах безопасности полетов при обслуживании воздушного движения ГАГА РМ декларирует приоритетность обеспечения системного подхода к организации управления безопасностью полетов в системе ОВД и реализацию следующего многоуровневого механизма защиты:

- жесткие критерии отбора и подготовки диспетчеров;
- четко определенные правила обслуживания воздушного движения;
- неукоснительное соблюдение прошедших проверку временем правил СЭП;

- широкое международное сотрудничество;
- использование достижений технического прогресса;
- постоянно действующая система оценки, контроля и совершенствования диспетчерского состава, технических средств и процедур ОрВД.

В СУБП полномочного органа по ОрВД должны быть интегрированы, как минимум, следующие мероприятия по обеспечению безопасности полетов:

- организация системы обязательных донесений (предоставления данных) об авиационных событиях при ОрВД;
- организация системы добровольного представления данных о специфических ситуациях или условиях, которые создают угрозу авиационного происшествия, при условии невозложения вины и отказа от штрафных санкций;
- определение и классификация событий связанных с ОВД и характеризующихся потенциальным риском;
- мониторинг общих уровней безопасности полетов и выявление любых негативных тенденций, в том числе:
 - 1) сбор и оценка данных по безопасности полетов;
 - 2) систематическое рассмотрение донесений об инцидентах и других связанных с безопасностью полетов материалов
 - 3) выявление негативных тенденций в работе систем, технических средств или устройств, приведенных в состояние оперативной готовности для применения пользователями воздушного пространства напрямую, или используемых при ОрВД, и которые могли бы иметь негативные последствия с точки зрения безопасности полетов;
- обзоры состояния безопасности полетов в подразделениях ОВД, включая:
 - 1) аспекты регулирования;
 - 2) эксплуатационные и технические вопросы;
 - 3) вопросы освидетельствования, подготовки и переподготовки персонала;
- оценки состояния безопасности полетов при плановой реорганизации воздушного пространства, введении нового оборудования, систем или средств и новых или измененных процедур ОВД;
- механизмы установления необходимости принятия мер, направленных на повышение безопасности полетов;
- организация управления факторами риска – т.е. системы выявления опасностей, оценки и анализа рисков, а так же принятия эффективных мер для контроля факторов риска;
- процедуры действий в аварийной обстановке, позволяющие продолжать обслуживание движения без дальнейшего снижения уровня безопасности полетов. Для принятия адекватных ответных мер каждое подразделение должно иметь продуманный план мероприятий на случай аварийной обстановки (ПМАО);
- процедуры проведения внутреннего расследования авиационных происшествий/серьезных инцидентов/событий;
- разработка и реализация программы мониторинга и наблюдения за деятельностью всех диспетчеров и вспомогательного персонала, а также за надежностью и эксплуатационной готовностью оборудования;
- проведение оценки аспектов безопасности полетов, соответствующую требованиям Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения" и национальными правилами RAC-ATS, предусматривающих, что любые значительные изменения в системе УВД, затрагивающие безопасность полетов, осуществляются только после того, как оценка аспектов безопасности подтвердила, что приемлемый уровень безопасности полетов будет сохранен.

Требования ЕВРОКОНТРОЛЯ

Требования ЕВРОКОНТРОЛЯ в области обеспечения безопасности полетов при ОВД детально регламентированы в ESARR-ах – Регулятивных Требованиях ЕВРОКОНТРОЛЯ по Издание 01

Обеспечению Безопасности и являются обязательными для Республики Молдова. Эти документы не противоречат требованиям ИКАО и, в совокупности с Руководящими материалами (GUI), детализируют деятельность как авиационных властей, так и провайдеров ОВД в области обеспечения и управления безопасностью полетов.

Как регламентирующий орган, в соответствии с национальным законодательством и положениями документа SRC POLICY DOC3 “National ATM Safety Regulation Framework”, ГАГА РМ имплементирует в национальную авиационную нормативную базу требования документов ESARR1 – ESARR6, являющиеся обязательными для государств-членов ЕВРОКОНТРОЛЯ.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

Государственная программа обеспечения безопасности операций применительно к аэропортам/аэродромам состоит из двух компонентов: функции регулирования и надзора в сфере безопасности операций, которая всегда будет находиться в прямом ведении ГАГА РМ, и функции управления безопасностью операций, реализуемой в рамках СУБП, используемой эксплуатантом аэродрома/аэропорта.

Описание аэродромной СУБП является частью Руководства по аэродрому, представляемого на согласование в ГАГА РМ в процессе сертификации аэродрома.

Вводимая эксплуатантом аэродрома СУБП должна содержать описание политики в области безопасности, структуры организации, обязанностей отдельных лиц и групп лиц в части обеспечения безопасности, порядка установления целевых показателей и внутренней системы анализа и проверок состояния безопасности для обеспечения того, чтобы операции осуществлялись в условиях контроля.

В рамках аэродромной СУБП эксплуатант аэродрома должен контролировать деятельность всех поставщиков услуг, арендаторов, подрядчиков и других организаций для обеспечения самой высокой степени безопасности и эффективности деятельности аэродрома.

Аэродромная СУБП должна обеспечить средства контроля всех опасных факторов, которые возникают в системе аэродрома или возникновению которых может способствовать какой-либо элемент системы аэродрома.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС

Безопасность полетов в существенной мере зависит от летной годности воздушных судов. Поэтому управление безопасностью в сфере технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта имеет принципиально важное значение для безопасности полетов. ГАГА РМ требует от организаций по техническому обслуживанию осуществления такого подхода к управлению безопасностью, как при производстве полетов и ОВД. Определенную специфику и дополнительные сложности при организации СУБП в процессе поддержания летной годности создает то, что деятельность по техническому обслуживанию может осуществляться самой авиакомпанией или же отдаваться на подряд сертифицированным/признанным организациям по техническому обслуживанию, в результате чего работы могут проводиться достаточно далеко от основной базы авиакомпании.

Условия для отказов, обусловленных недостатками в техническом обслуживании, могут возникать задолго до фактического отказа. В отличие от летных экипажей, реакция на ошибки которых поступает почти в реальном времени, персонал организации по техническому обслуживанию, как правило, почти не получает обратной связи по своей работе, пока не происходит отказ. В течение этого периода отсутствия информации персонал организации по техническому обслуживанию может продолжать создавать такие же скрытые опасные условия. В связи с этим системой технического обслуживания предусматривается комплекс защитных мер для общего укрепления системы, включая многократное дублирование систем воздушного судна. Эти защитные меры также включают такие вещи, как сертификация организации по техническому обслуживанию, выдача лицензий авиатехникам, выпуск директив по летной годности, разработка подробных стандартных эксплуатационных правил, использование технологических карт, проверка исполнения работ, роспись в окончании работ, регистрация выполненных работ.

Потенциальная опасность может возникать в связи с условиями, в которых часто производятся работы по техническому обслуживанию, включая такие переменные факторы, как организационный аспект, условия на рабочем месте и аспекты работоспособности человека, имеющего отношение к техническому обслуживанию воздушных судов.