ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р 56121— 2014

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Система менеджмента безопасности авиационной деятельности поставщиков обслуживания

Руководство по системе менеджмента безопасности организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

Общие требования

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2015

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным унитарным предприятием Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (ФГУП ГосНИИ ГА)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 034 «Воздушный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 сентября 2014 г. № 1129-ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0—2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок – в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования – на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (gost.ru)

© Стандартинформ, 2015

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Система менеджмента безопасности авиационной деятельности поставщиков обслуживания

Руководство по системе менеджмента безопасности организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

Общие требования

Air transport.
Safety management system of aviation activity of service providers. Typical safety management manual of approved maintenance organizations. General requirements

Дата введения — 2015—07—01

1 Область применения

В соответствии с установленными требованиями каждый поставщик обслуживания обязан разработать и задокументировать собственную систему менеджмента безопасности авиационной деятельности. Функционирование системы должно осуществляться в рамках Государственной программы по безопасности полетов в целях достижения приемлемого уровня безопасности при эксплуатации воздушных судов. В основе менеджмента безопасности авиационной деятельности находятся принципы системного подхода к управлению, а основным документом в системе является «Руководство по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности».

Настоящий стандарт распространяется на систему менеджмента безопасности авиационной деятельности организаций по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР) авиационной техники (АТ) и устанавливает общие требования к «Руководствам по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности» в составе управленческой документации организаций по ТОиР АТ.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ Р 54080—2010 Воздушный транспорт. Система технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Информационно-аналитическая система мониторинга летной годности воздушных судов. Общие требования

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены термины по ГОСТ Р 54080 и [1].

Примечание — В целях настоящего стандарта вместо термина «безопасность полетов» по [1] применен термин «безопасность авиационной деятельности». Соответственно, встречающийся в тексте термин «безопасность полетов» следует понимать как «безопасность авиационной деятельности».

Издание официальное

4 Требования к Руководству по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности поставщиков обслуживания

4.1 Общие требования

Согласно стандартам и рекомендуемой практике[1] ИКАО[2], эксплуатационная документация является одним из важных элементов поддержания летной годности воздушных судов и обеспечения безопасности полетов. Документация, используемая в управленческой деятельности организации по ТОиР АТ, включая менеджмент безопасности авиационной деятельности, образует систему документации по безопасности авиационной деятельности.

В свете SARPS ИКАО при подготовке документации по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности поставщиком обслуживания должно быть учтено, что систему документации в этой области образуют следующие виды документации:

- SARPS ИКАО;
- действующие руководящие документы государства регистрации;
- эксплуатационная документация разработчика АТ;
- производственно-техническая документация и производственно-контрольная документация организации по ТОиР АТ;
- организационно-распорядительная документация (ОРД) организации по ТОиР АТ.

Такие виды документации, как производственно-техническая документация, производственно-контрольная документация и ОРД, разрабатываются организацией по ТОиР АТ для собственного применения. Производственно-техническая документация и производственно-контрольная документация предназначены для осуществления производственных процессов по ТОиР АТ, а ОРД определяет правила технической эксплуатации АТ в конкретной организации по ТОиР АТ.

Документация по безопасности авиационной деятельности самостоятельно разрабатывается и формируется организацией по ТОиР АТ применительно к кругу задач своей деятельности, определенной сертификатами государства регистрации. Эта документация, относящаяся к управленческому виду документации, выступает как инструмент, средство или способ осуществления процессов в сфере менеджмента безопасности авиационной деятельности. Эта документация должна быть представлена на одобрение в уполномоченные органы государства регистрации организации по ТОиР АТ, и ее применение в системе менеджмента безопасности авиационной деятельности разрешается после данного одобрения.

Наиболее важным этапом документирования системы менеджмента безопасности авиационной деятельности является разработка «Руководства по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности» (далее — Руководство) как основополагающего документа, регламентирующего организацию процессов менеджмента безопасности авиационной деятельности и формулирующего требования и процедуры безопасности авиационной деятельности в области технической эксплуатации АТ. При этом необходимо соблюдать установленные требования к взаимосвязи Руководства с соответствующими разделами другой ОРД организации по ТОиР АТ, например, «Руководства по деятельности», «Руководства по качеству», «Руководства по производству полетов» и др. Согласно этим требованиям соответствующие разделы документации, связанной с системой менеджмента безопасности авиационной деятельности, должны быть включены в названные утвержденные документы.

Система менеджмента безопасности авиационной деятельности каждой организации по ТОиР АТ должна соответствовать масштабам ее деятельности и сложности предоставляемых авиационных продуктов и услуг, поэтому и Руководства этих организаций, основываясь на общих принципах работы, могут существенно различаться. Эти различия обусловлены различием видов и объемов реализуемых услуг, типами эксплуатируемых воздушных судов, климатическими и физико-географическими особенностями районов выполнения полетов, организационной структурой организаций по ТОиР АТ и др.

4.2 Цели Руководства

Отличительной особенностью систем управления безопасностью полетов является то, что вся деятельность по управлению безопасностью полетов должна быть документирована и наглядна. Отсюда следует, что документация является важнейшим элементом систем управления безопасностью полетов.

[1, пункт 8.8.1]

[1] Standards and Recommended Practices, SARPS, англ. — стандарты и рекомендуемая практика (ИКАО).

[2] ИКАО (ICAO, International Civil Aviation Organization, англ.) — международная организация гражданской авиации.

Целями Руководства являются:

- формулирование требований к безопасности авиационной деятельности при технической эксплуатации АТ;

- описание процедур решения задач проактивной профилактики авиационных происшествий и процедур прогностического менеджмента безопасности авиационной деятельности, обеспечивающих соответствие характеристик и показателей организации по ТОиР АТ в области безопасности авиационной деятельности, установленных Государственной программой по безопасности полетов.

Руководство по системам управления безопасностью полетов — главный источник информации для всей организации о подходе организации к безопасности полетов.

[1, раздел 7-ДОБ 2-4, пункт 8.8.3]

Руководство является документом, обязательным к исполнению. С этой целью все нормы и правила, указанные в Руководстве, должны быть отражены в положениях о структурных подразделениях и должностных инструкциях сотрудников. Результатом реализации процессов и процедур Руководства должна стать такая организационная культура, которая способствует внедрению безопасной практики, поощряет эффективный обмен информацией о безопасности авиационной деятельности и обеспечивает активный менеджмент безопасности авиационной деятельности.

4.3 Область применения Руководства

SARPS ИКАО очерчены концептуальные рамки для систем менеджмента безопасности авиационной деятельности, состоящие из следующих четырех компонентов и двенадцати элементов.

1. Политика и цели в области безопасности полетов:
1.1 Обязательства и ответственность руководства.
1.2 Ответственность за безопасность полетов.
1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
1.5 Документация СУБП.
2. Управление факторами риска для безопасности полетов:
2.1 Выявление факторов опасности.
2.2 Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов.
3. Обеспечение безопасности полетов:
3.1 Мониторинг и измерение показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.
3.2 Контролирование осуществления изменений.
3.3 Постоянное совершенствование СУБП.
4. Популяризация безопасности полетов:
4.1 Подготовка и обучение.
4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.
[1, добавление 2 к главе 7, пункт 2]

Этими концептуальными рамками определяется область применения документации системы менеджмента безопасности авиационной деятельности, в частности, Руководства, в которое для реализации этих требований включают описание аналогичных процессов и/или процедур с учетом масштабов организации по ТОиР АТ и сложности предоставляемых услуг.

4.4 Задачи, решаемые с использованием Руководства

В Руководство должно быть включено описание процессов и/или процедур решения следующих задач менеджмента безопасности авиационной деятельности:

- обеспечение необходимых организационных структур; распределение ответственности, обязанностей и полномочий руководителей и/или лиц, ответственных за функциональные подразделения, и, в особенности, линейных руководителей; выработка политики и правил в области безопасности авиационной деятельности и доведение их до персонала организации по ТОиР АТ;

- функции каждого отдела и/или функционального подразделения в виде обеспечения безопасности авиационной деятельности в качестве основного бизнес-процесса (см. [1, 8.5.5]);

- предупреждение негативных событий путем выявления и идентификации фактических и потенциальных угроз для безопасности авиационной деятельности, а также факторов опасности в производственной деятельности и компонентах авиационной системы;

- непрерывный мониторинг факторов опасности, анализ результатов мониторинга, регулярная оценка эффективности ресурсного и иного обеспечения и достигнутого уровня безопасности авиационной деятельности;

- выработка надлежащих корректирующих мер (действий), нацеленных на уменьшение факторов опасности/ риска и поддержание безопасности авиационной деятельности на приемлемом уровне;

- порядок координации между планами мероприятий различных служб на случай аварийной обстановки;

[1, пункт 8.7.2, раздел 10-ДОБ 2-4, пункт 1.5]

- предоставление гарантий устранения факторов опасности в компонентах авиационной системы и доказательств постоянного улучшения всеобщего уровня безопасности авиационной деятельности;

- обмен информацией о безопасности авиационной деятельности между заинтересованными поставщиками обслуживания и уполномоченными органами;

- рассылка экземпляров Руководства, доведение его положений и требований до персонала, его хранение, изменения в установленных случаях; соответствующие изменения во взаимосвязанные документы системы менеджмента безопасности авиационной деятельности и других систем документации организации по ТОиР АТ.

Результаты решения названных задач должны являться основой для разработки системы оценки степени риска прогнозируемых событий. Эти события следует предотвращать в границах системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ. Основными являются следующие положения данной системы оценки:

- выделение конкретного события и его характеристик (внешнее проявление, последствия и т.п.);

- определение числа повторений (частоты) события за определенный период в практике организации по ТОиР АТ;

- расчет количества часов налета эксплуатируемых воздушных судов на одно событие;

- установление класса события (усложнение условий полета, сложная ситуация, аварийная ситуация, катастрофическая ситуация) и оценка степени риска;

- типовые и индивидуальные мероприятия по устранению факторов опасности компонентов авиационной системы и контроль реализации этих мероприятий;

- добавление в базу данных вновь выявленных факторов опасности и их характеристик;

- подготовка информации о вновь выявленных факторах опасности и рассылка этой информации.

4.5 Порядок разработки Руководства

За функционирование системы менеджмента безопасности авиационной деятельности несет ответственность специально назначаемое лицо — заместитель высшего руководителя организации по ТОиР АТ по безопасности авиационной деятельности (далее — заместитель по безопасности авиационной деятельности). Он подчиняется и подотчетен непосредственно высшему руководителю организации по ТОиР АТ, у него в подчинении находится Инспекция по безопасности авиационной деятельности. Для назначения на должности сотрудников, ответственных за безопасность авиационной деятельности, необходимо их соответствие установленным квалификационным требованиям.

Заместитель по безопасности авиационной деятельности взаимодействует с руководителями эксплуатационных (производственных) подразделений, но работает независимо от них и отвечает за предоставление высшему руководителю организации по ТОиР АТ информации и предложений по вопросам, относящимся к безопасности авиационной деятельности. Он также поддерживает конструктивные взаимоотношения с представителями полномочных и надзорных органов, а также внешних поставщиков обслуживания.

Руководство должно быть разработано в соответствии с требованиями [1], [2]. Ответственным исполнителем — разработчиком Руководства является заместитель по безопасности авиационной деятельности, он составляет план работ и утверждает его у высшего руководителя организации по ТОиР АТ. Планом должны быть охвачены как Руководство, так и комплект других документов, описывающих систему менеджмента безопасности авиационной деятельности и устанавливающих требования к выполняемой деятельности, подлежащих согласованным изменениям в связи с разработкой Руководства.

На этапе разработки и внедрения Руководства в число запланированных должны быть включены, в частности, следующие мероприятия:

- ревизия недостатков систем менеджмента организации по ТОиР АТ и установление круга потенциальных факторов опасности (факторов риска) компонентов авиационной системы, предшествующих ошибочным действиям и являющихся их причинами;

- выработка политики безопасности и разработка процедур управления факторами опасности, включающих их выявление, документирование, обработку и рассылку информации, и процедур выработки корректирующих и предупреждающих мер и реализации этих мер в целях устранения недостатков компонентов авиационной системы как ее факторов опасности;

- создание «некарательной» производственной среды, определяющей отношение к специалистам при выполнении ими ошибочных действий; внедрение системы добровольных сообщений персонала о факторах опасности (факторах риска), ошибках и инцидентах;

- формирование современной профессиональной и корпоративной культуры, важным слагаемым которой является позитивная культура безопасности, с помощью которой исключается влияние негативных явлений, обусловленных издержками в вопросе персонала (дефицит специалистов на рынке труда, уход опытных специалистов, непостоянство качества первичной подготовки принимаемого на работу персонала и др.).

При выполнении запланированных работ, касающихся разработки Руководства, заместитель по безопасности авиационной деятельности осуществляет следующую деятельность:

- руководит разработкой Руководства;
- обеспечивает анализ Руководства;
- обеспечивает проверку Руководства на адекватность;
- обеспечивает валидацию Руководства и по результатам валидации необходимые корректировки;
- обеспечивает утверждение Руководства высшим руководителем организации по ТОиР АТ.

Руководитель Инспекции по безопасности авиационной деятельности на этапе разработки Руководства осуществляет следующую деятельность:

- оформляет подлинник Руководства;
- обеспечивает регистрацию Руководства в соответствии с системой документооборота организации по ТОиР АТ;
- обеспечивает хранение подлинника Руководства;
- изготавливает и рассылает копии Руководства в соответствии с указаниями высшего руководителя организации по ТОиР АТ;
- обеспечивает изучение Руководства сотрудниками организации по ТОиР АТ.

Руководство организации по ТОиР АТ до применения должно быть одобрено уполномоченным органом государства регистрации. Кроме того, Руководство организации по ТОиР АТ, имеющей разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок, подлежит согласованию с органом государства регистрации эксплуатанта.

4.6 Структура и содержание Руководства

В основе построения и содержания Руководства находятся SARPS ИКАО [1], [2] и требования [3] к организациям по ТОиР АТ.

В соответствии с названными рекомендациями и требованиями в Руководстве, как правило, отражают следующие вопросы:

а) сфера применения системы управления безопасностью полетов;
б) политика и цели в области безопасности полетов;
в) ответственность за безопасность полетов;
г) ведущие сотрудники, ответственные за безопасность полетов;
д) порядок контролирования документации;
е) координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;
ж) методы выявления факторов опасности и управления факторами риска;
и) обеспечение безопасности полетов;
к) мониторинг эффективности обеспечения безопасности полетов;
л) проверка состояния безопасности полетов;
м) контролирование осуществления изменений;
п) популяризация безопасности полетов;
р) подрядные работы.
[1, пункт 8.8.4]

Содержание названных элементов Руководства должно отвечать следующим требованиям.

а) В Руководстве устанавливаются рамки (границы) сферы применения системы менеджмента безопасности авиационной деятельности. В систему включают задачи, решаемые подразделениями организации по ТОиР АТ, участвующими согласно производственной программе в выполнении и обеспечении соответствующих функций в области безопасности авиационной деятельности.

б) Политика организации по ТОиР АТ в области безопасности авиационной деятельности кроме изложения в Руководстве издается также отдельным документом, утверждаемым высшим руководителем организации по ТОиР АТ, доводится до всего персонала и размещается в местах его пребывания.

в), г) В Руководстве должны быть изложены ответственность, обязанности и полномочия всех начальников отделов и/или лиц, ответственных за функциональные подразделения, и, в особенности, линейных руководителей, а также условия поручения от высшего руководителя организации по ТОиР АТ другому лицу управлять безопасностью авиационной деятельности. Установленное в организации по ТОиР АТ распределение обязанностей, сфер ответственности и полномочий в области обеспечения безопасности полетов должно быть отражено в структуре организации по ТОиР АТ и опубликовано, например, в виде структурной блок-схемы обеспечения безопасности авиационной деятельности в качестве основного бизнес-процесса организации по ТОиР АТ (см. [1, 6.7.3, 8.4.8, 8.5.4, 8.5.5]).

д) Руководство должно содержать документацию системы менеджмента безопасности авиационной деятельности по следующим вопросам:

- цели и политика в области безопасности авиационной деятельности;
- требования в отношении системы;
- процессы и процедуры системы;
- сфера ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур;
- конечные результаты функционирования системы.

[1, раздел 10-ДОБ 2-4, пункт 6.4.1]

В рамках системы менеджмента безопасности авиационной деятельности должны быть разработаны и включены в Руководство следующие данные, относящиеся к процедурам управления документацией системы:

- сведения и документация, непосредственно относящиеся к системе (в том числе ведомости учета факторов опасности, сферы ответственности, обязанностей и полномочий в части управления эксплуатационной безопасностью, инструкции по матрице факторов риска, информация о проактивных, прогностических и реагирующих процессах управления факторами риска), и порядок управления этой документацией;
- механизм сбора и хранения информации и документации;
- функциональная структура менеджмента безопасности авиационной деятельности;
- ссылки на все соответствующие и применяемые национальные нормативные документы и международные стандарты;
- инструкции (включая обработку, хранение, извлечение и защиту информации) относительно делопроизводства системы, включая план реализации (функционирования) системы;
- мониторинг документации системы и порядок поддержания документации в рабочем состоянии;
- порядок разработки и обновления Руководства;
- доведение подхода организации по ТОиР АТ к менеджменту безопасности авиационной деятельности до сведения всех сотрудников организации по ТОиР АТ.

ж) Руководство должно содержать разработанный организацией по ТОиР АТ «План мероприятий на случай аварийной обстановки». Этот план должен быть совместим с «Планом на случай аварийной обстановки в аэропорту», «Планом на случай непредвиденных обстоятельств» службы управления воздушным движением и другими аналогичными планами служб авиакомпании в целях взаимоувязки действий при возникновении данных обстоятельств. Кроме того, Руководство должно содержать действия по координации плана организации по ТОиР АТ и планов других служб авиакомпании. План может быть приведен в Руководстве в виде приложения (см. [1, 8.7.2]).

g) — k) В Руководстве должна быть четко сформулирована роль управления факторами риска для безопасности авиационной деятельности как вида деятельности на начальном этапе разработки и роль обеспечения безопасности авиационной деятельности как постоянного вида деятельности (см. [1, 7-ДОБ 2-5]).

Данная деятельность должна быть представлена в Руководстве описанием системы, включающим как минимум следующие процедуры:

- определение источников информации и функционирование систем представления данных о факторах опасности;
- выявление факторов опасности и документирование выявленных факторов опасности;
- статистический анализ факторов риска;
- аудит (проверки состояния) безопасности авиационной деятельности и анализ пробелов;
- контроль и устранение и/или уменьшение факторов риска для безопасности авиационной деятельности;

- расследование внутренних событий, связанных с безопасностью авиационной деятельности;
- разработка показателей эффективности обеспечения безопасности авиационной деятельности и определение целевых задач безопасности авиационной деятельности;
- разработка корректирующих и предупреждающих действий и мониторинг их своевременной и эффективной реализации;
- защита конфиденциальной информации о безопасности авиационной деятельности;
- контроль и оценка влияния проводимых в организации по ТОиР АТ изменений на безопасность авиационной деятельности.

Описание процедур системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ должно строиться в соответствии со следующим алгоритмом:

а взаимодействие системы с другими системами в системе воздушных перевозок;
б) функции системы;
в) соображения, связанные с человеческой деятельностью, требуемой для эксплуатации системы;
г) компоненты объекта системы;
д) компоненты процедур системы, включая соответствующие правила с изложением инструктивных указаний по эксплуатации и использованию системы;
ж) эксплуатационная среда;
и) подрядные и приобретенные продукция и услуги.
[1, пункт 7.4.6]

Описание системы должно демонстрировать, что требования к безопасности авиационной деятельности в организации по ТОиР АТ внедрены в авиационную деятельность и обеспечиваются.

l) В целях популяризации безопасности авиационной деятельности и обмена информацией о безопасности авиационной деятельности в Руководство должны быть включены как минимум следующие внедренные в организации по ТОиР процедуры:

- процедура подготовки и переподготовки персонала, включая стандарты первоначального обучения и переподготовки в объеме, соответствующем индивидуальным обязанностям и степени участия в системе, в том числе раздельно для эксплуатационного персонала, руководителей различного уровня, высшего руководства и заместителя по безопасности авиационной деятельности, с указанием требуемых параметров подготовки в области безопасности авиационной деятельности (содержание, периодичность, апробирование и ведение учетной документации по подготовке в области безопасности авиационной деятельности);
- процедура доведения до сведения всех сотрудников организации по ТОиР АТ подхода к менеджменту безопасности авиационной деятельности (см. [1, 8-ДОБ 1-2, 1.5; 10-ДОБ 1-7, 6.4.10]);
- процедура распространения информации о безопасности авиационной деятельности в организации по ТОиР АТ (см. [1, 8-ДОБ 1-2, 9.12.2]) и обмена этой информацией между заинтересованными лицами.

Ответственным за популяризацию безопасности авиационной деятельности в организации по ТОиР АТ является заместитель по безопасности авиационной деятельности.

м) Для поддержки функционирования системы менеджмента безопасностью авиационной деятельности организацией по ТОиР может быть организована эксплуатация системы с использованием аутсорсинга (внешней услуги, подрядных работ) с привлечением специалистов, обладающих соответствующими знаниями и опытом в области безопасности авиационной деятельности, подтвержденными соответствующими сертификатами.

Конкретное содержание аутсорсинговой услуги и порядок регулирования аутсорсинга должны быть приведены в Руководстве в виде процедуры.

4.7 Оформление Руководства

Руководство выполняют на персональном компьютере в электронном виде. Возможно издание бумажной версии Руководства.

Состав и оформление реквизитов Руководства должны соответствовать правилам принятой в организации по ТОиР АТ системы документирования с учетом требований стандартов унифицированной системы организационно-распорядительной документации.

При подготовке и оформлении Руководства должны быть использованы как минимум следующие реквизиты:

- наименование организации по ТОиР АТ;
- наименование Руководства;
- регистрационный номер Руководства;

- место составления или издания Руководства;
- гриф утверждения Руководства;
- гриф согласования (одобрения) Руководства;
- оттиск печати организации по ТОиР АТ;
- отметка об исполнителе (разработчике) Руководства — заместителе по безопасности авиационной деятельности как представителе высшего руководства по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности;
- отметка о заверении копии (на учтенных копиях Руководства);
- идентификатор электронной копии (ссылка на электронный адрес, по которому в организации по ТОиР АТ хранится электронная версия) документа.

Подписи высшего руководителя организации по ТОиР АТ и разработчика удостоверяют соответствие Руководства установленным требованиям. Гриф согласования удостоверяет одобрение уполномоченным органом как Руководства, так и в целом системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ.

Руководство должно иметь оглавление, перечень актуальных страниц, лист учета изменений, текстовую часть. Страницы Руководства должны быть пронумерованы и иметь отметку об актуальном номере ревизии и ее дате.

Содержание разделов и пунктов должно соответствовать их наименованиям.

В целях сокращения объема Руководства и обеспечения удобства пользователя в Руководстве могут быть изложены основные принципы и правила реализации требований системы менеджмента безопасности авиационной деятельности. Детализацию действий и порядка осуществления конкретных требований в таком случае дают в нормативных документах и других документах системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ, на которые должны быть даны ссылки.

В целях единообразия порядка изложения требований текстовую часть разделов Руководства рекомендуется излагать по единому алгоритму.

Пример — Рекомендуемый алгоритм изложения разделов Руководства:
а) политика и цели (назначение, общие требования);
б) область применения;
в) входы (поставщики) и выходы (потребители);
г) требования (порядок действий, процедуры);
д) распределение ответственности;
е) записи о результатах действий.

В Руководство включают схему (схемы) обеспечения безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ и взаимосвязей между всеми участниками системы менеджмента безопасности авиационной деятельности, включая смежные службы авиакомпании, как в штатной ситуации, так и при возникновении аварийной обстановки. Схемы могут помещаться в приложения к Руководству.

Приложения обозначают прописными буквами в алфавитном порядке по мере упоминания приложений и приводят в конце Руководства.

4.8 Изготовление, учет, хранение и рассылка копий Руководства

Изготовление копий Руководства выполняют в соответствии с приказом (письменным распоряжением высшего руководителя организации по ТОиР АТ), в котором должно быть указано необходимое количество копий, их вид (бумажный или электронный), статус (учтенные или неучтенные) и адреса рассылки (получатели). При рассылке Руководства пользователям предпочтение отдают электронному виду документа.

Идентификацию учтенных бумажных копий Руководства осуществляют путем проставления на титульном листе реквизита заверения копии. Реквизит включает в себя номер экземпляра, подпись ответственного лица и дату изготовления копии. Идентификацию учтенных копий Руководства, рассылаемых в электронном виде, осуществляют заверением электронной подписью ответственного лица и указанием номера экземпляра. На неучтенных копиях Руководства этот реквизит не проставляют.

Учет рассылки учтенных копий Руководства ведут в перечне документов системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ.

По решению высшего руководителя организации по ТОиР АТ Руководство в электронном виде размещают в информационно-вычислительной сети организации по ТОиР АТ, на сайте организации по ТОиР АТ и по другим адресам. Эти копии Руководства являются учтенными копиями документа.

Примечание — Требование к опубликованию Руководства установлено [1, 10-ДОБ 2-6, 1.9, подпункт 8].

Процедура поддержания Руководства в рабочем состоянии включает в себя следующие этапы:

- принятие решения о необходимости изменений или пересмотра Руководства;
- разработка извещения об изменении и разработка заменяющих листов документа;
- рассылка заменяющих листов всем держателям учтенных копий;

Примечание — Для электронного вида Руководства допускается рассылка электронного единого (цельного) файла или архива файлов, включающего Руководство с изменениями и все извещения об изменениях по состоянию на день рассылки.

- внесение изменений в копии Руководства, находящиеся в организации по ТОиР АТ, и актуализация листа регистрации изменений;
- изучение с сотрудниками организации по ТОиР АТ изменений Руководства под роспись в журнале изучения документа;
- контроль правильности хранения бумажных копий Руководства на рабочих местах организации по ТОиР АТ;
- своевременное обновление отдельных листов или Руководства целиком, ранее разосланных сотрудникам организации по ТОиР АТ, пришедших в негодность вследствие длительного использования.

Заместитель по безопасности авиационной деятельности несет ответственность за организацию работ по поддержанию учтенных копий Руководства в рабочем состоянии и по обеспечению ими пользователей.

Руководитель Инспекции по безопасности авиационной деятельности несет ответственность за учет, обеспечение сохранности подлинника Руководства, рассылку его копий и изучение изменений Руководства с персоналом организации по ТОиР АТ.

4.9 Изменения и пересмотр Руководства

Изменения или пересмотр Руководства должны осуществляться с целью обеспечения его соответствия установленным требованиям, а также меняющимся внешним и внутренним факторам.

4.9.1 Изменения Руководства

Решение об изменении Руководства принимают на основе:

- изменений Государственной программы по безопасности полетов и нормативных правовых актов в области гражданской авиации;
- результатов мониторинга и измерения результатов деятельности;
- результатов анализа пробелов собственной системы менеджмента безопасности авиационной деятельности;
- необходимости совершенствований системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ.

При обнаружении несоответствия между Руководством и другими взаимосвязанными документами организации по ТОиР АТ заместитель по безопасности авиационной деятельности обязан во взаимодействии с руководителями подразделений — разработчиками этих документов провести ревизию Руководства и взаимосвязанных документов, выработать и согласовать необходимые изменения документов и организовать внедрение этих изменений. При этом приоритет должен быть отдан соблюдению установленных SARPS ИКАО принципов безопасности авиационной деятельности, определяющих задачи менеджмента безопасности авиационной деятельности, см. 4.4.

Замененные или вновь введенные страницы Руководства имеют следующие признаки идентификации:

- увеличенный в порядке возрастания номер актуальной ревизии;
- проставленная дата нового (актуального) номера ревизии;
- измененные абзацы, в том числе добавленные или удаленные, отмаркированы на левом поле страницы вертикальной чертой толщиной 1,0—1,5 мм и высотой, равной высоте этих абзацев;

Примечания

1 При последующих изменениях текста на данной странице вертикальная черта ставится только против последнего изменения.

2 Черта не ставится на новых (вновь введенных) страницах.

- проставленные на нижнем поле страницы порядковый номер изменения документа в кружкѐ диаметром 5—8 мм и справа от него — слово «Зам.» (замененная) или «Нов.» (новая).

При внесении дополнительного текста, не помещающегося на изменяемом листе и переходящего на следующий (новый) лист, а также при изменении Руководства добавлением страниц новым

(вновь введенным) страницам присваивают номер основной страницы с добавлением строчной буквы русского алфавита в алфавитном порядке начиная с «а».

При добавлении нового раздела, пункта, таблицы им присваивают номер предыдущего раздела, пункта, таблицы с добавлением строчной буквы русского алфавита в алфавитном порядке начиная с «а».

При изъятии раздела или пункта номера последующих разделов и пунктов и нумерацию страниц до пересмотра Руководства допускается не изменять.

Изменения вносят во все учтенные копии Руководства, для чего пользователям учтенных бумажных копий рассылают копии заменяющих листов. Держателям электронных учтенных копий Руководства рассылают электронный файл или архив файлов, включающий актуализированное Руководство по состоянию на день рассылки. Обновленным файлом заменяют устаревший файл в информационно-вычислительной сети организации по ТОиР АТ, на сайте организации по ТОиР АТ и по другим адресам первоначальной публикации Руководства.

В неучтенные копии Руководства изменения вносят после получения заявок от держателей этих копий по решению заместителя по безопасности авиационной деятельности.

4.9.2 Пересмотр Руководства

Решение о пересмотре Руководства принимает заместитель по безопасности авиационной деятельности по согласованию с высшим руководителем организации по ТОиР АТ.

Руководство должно быть пересмотрено в случаях, установленных [3], а также при других изменениях, влияющих на специализацию и/или направления деятельности организации по ТОиР АТ, виды продукции, характер услуг, связанные с ними процедуры, процессы менеджмента безопасности авиационной деятельности и/или их взаимодействие. При пересмотре Руководства должны быть учтены результаты проведенных внешних аудитов (проверок).

Применение Руководства разрешено после издания приказа об утверждении и введении в действие Руководства до его пересмотра (переиздания). Разрешение применения после пересмотра осуществляется изданием нового приказа.

4.9.3 Распределение ответственности

Ответственность за организацию работ по своевременной актуализации Руководства и его учтенных копий и по своевременному доведению изменений до сотрудников организации по ТОиР АТ несет заместитель по безопасности авиационной деятельности.

Ответственность за общий контроль и учет изменений учтенных копий Руководства и другой документации по системе менеджмента безопасности авиационной деятельности организации по ТОиР АТ, а также за контроль их изучения и внедрения в подразделениях возложен на руководителя Инспекции по безопасности авиационной деятельности.

Библиография

[1] Doc. 9859 AN/474 Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Изд. второе. ИКАО, 2009
[2] Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление безопасностью полетов. Изд. первое. ИКАО, 2013
[3] Федеральные авиационные правила. «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники» (ФАП-145). Утверждены приказом ФСВТ от 19 февраля 1999 г. № 41

УДК 629.735.083:006.354 ОКС 03.220.50

Ключевые слова: авиационная техника, безопасность авиационной деятельности, безопасность полетов, воздушное судно, гражданская авиация, государственная программа, единое информационное пространство, мониторинг деятельности, поставщик обслуживания, система менеджмента безопасности авиационной деятельности, проактивный метод управления безопасностью авиационной деятельности, прогностический метод управления безопасностью авиационной деятельности, факторы опасности, факторы риска

Подписано в печать 02.02.2015. Формат 60x84 1/8.

Усл. печ. л. 1,86. Тираж 31 экз. Зак. 316.

Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»

123995 Москва, Гранатный пер., 4.

gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru