



Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 марта 2011 года № 6855.

В соответствии с подпунктом 14) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые:

- 1) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов;
- 2) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов в аэропортах;
- 3) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения;
- 4) Типовую инструкцию по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов.

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Адимолда Р.О.) в установленном порядке обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Бектурова А.Г.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр

А. Кусаинов

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

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

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

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

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

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

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

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

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

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

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

Глава 2. Планирование реализации СУБП

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

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

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

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

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

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

1) разработку плана в области безопасности полетов;

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

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

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

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

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

показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

целевых задач безопасности полетов;

планов действий;

2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:

установления порядка включения в подряды требований СУБП;

предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

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

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

3) установление линии связи между ИБП и ответственным руководителем;

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

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

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

1) внутреннюю координацию:

рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

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

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

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

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

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

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

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

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

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

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

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

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

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

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

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

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

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

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

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

8) опубликование первоначального варианта РСУБП;

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

Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

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

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

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

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

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

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

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет-ресурсы;

электронная почта.

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

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

1) создание базы данных о безопасности полетов;

2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;

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

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

Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

2) применение упорядоченного подхода к прогнозируемому выявлению факторов опасности.

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

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

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

26. Подготовка включает в себя:

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

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

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

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов (летный и инженерно-технический состав проходят подготовку по вопросам выявления факторов опасности, возникающих в результате менее серьезных обуславливающих их событий или во время штатной

деятельности в реальном времени, и по вопросам представления о них данных, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов).

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

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

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

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

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

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

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

Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях

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

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

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

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

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

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

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

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

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

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

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

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

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

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

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

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

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

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

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

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов в аэропортах

Глава 1. Общие положения

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

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

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

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

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

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

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

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

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

Глава 2. Планирование реализации СУБП

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

7. В целях планирования реализации СУБП руководителю аэропорта необходимо:

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

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

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

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

1) разработку плана в области безопасности полетов;

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

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

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

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

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

показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

целевых задач безопасности полетов;

планов действий;

2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:

установления порядка включения в подряды требований СУБП;

предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

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

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

3) установление линии связи между ИБП и ответственным руководителем;

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

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

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

1) внутреннюю координацию:

рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

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

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

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

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

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

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

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

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

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

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

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

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

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

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

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

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

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

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

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

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

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

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

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

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

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

8) опубликование первоначального варианта РСУБП;

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

Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

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

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

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

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

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

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

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

1) создание базы данных о безопасности полетов;

2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;

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

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

Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

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

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

26. Подготовка включает в себя:

- 1) проведение подготовки персонала ИБП по конкретным прогнозируемым средствам сбора данных о безопасности полетов;
- 2) проведение инструктажа руководителей подразделений, инженерно-технического состава и обслуживающего персонала по прогнозируемым процессам;
- 3) разработку программы подготовки в области безопасности полетов для инженерно-технического состава, обслуживающего персонала и руководителей подразделений по:

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

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

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

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

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

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

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

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

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

Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях

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

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

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

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

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

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

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

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

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

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

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

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

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

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

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

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

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

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

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

Об утверждении Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения

Глава 1. Общие положения

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

1. Настоящая Типовая инструкция по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (далее – Типовая инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об

использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и определяет порядок организации системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП).

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

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

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

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

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

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

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

Глава 2. Планирование реализации СУБП

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

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

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

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

На основании результатов анализа пробелов ответственный руководитель или группа планирования разрабатывают план реализации СУБП с учетом выявления

потенциальных пробелов, которые могут воспрепятствовать реализации СУБП и разработки мер по устранению таких пробелов.

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

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

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

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

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

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

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

- 1) внутреннюю координацию:
 - рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

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

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

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

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

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

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

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

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

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

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

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

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

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

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

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

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

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

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

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

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

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

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

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

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

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

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

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

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

Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

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

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

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

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

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

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

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

1) создание базы данных о безопасности полетов;

2) реализация реагирующих процессов управления безопасностью полетов;

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

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

Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

2) применение упорядоченного подхода к прогнозируемому выявлению факторов опасности.

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

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

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

26. Подготовка включает в себя:

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

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

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

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

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

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

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

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

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

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

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

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

Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях

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

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

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

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

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

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

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

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

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

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

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

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

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

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

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Целью деятельности таких групп являются:

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

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

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

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

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

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

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

4) разработать инициативы, направленные на повышение стандартов связи;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Разработка плана реализации СУБП способствует:

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

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

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

6. План реализации СУБП включает в себя следующие этапы:

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

Глава 2. Планирование реализации СУБП

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

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

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

2) провести описание системы и анализ пробелов:

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

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

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

1) разработку плана в области безопасности полетов;

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

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

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

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

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

показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;

целевых задач безопасности полетов;

планов действий;

2) установление требований СУБП для субподрядчиков в виде:

установления порядка включения в подряды требований СУБП;

предусмотрения требований СУБП в тендерной документации на получение подрядов.

10. Организационная структура СУБП включает в себя следующие действия:

1) создание технической инспекции по безопасности полетов (далее - ТИБП);

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

3) установление линии связи между ТИБП и ответственным руководителем;

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

5) документальное оформление полномочий в области безопасности полетов и доведение их до сведения всей организации, определив при этом уровень

руководителей, обладающих полномочиями принимать решения относительно допустимости факторов риска для безопасности полетов.

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

1) внутреннюю координацию:

рассмотрение положений ПМАО, касающихся делегирования и распределения полномочий;

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

2) внешнюю координацию:

определение организаций, которые будут взаимодействовать во время аварийных ситуаций;

оценка ПМАО взаимодействующих организаций;

координирование ПМАО между организациями;

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

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

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

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

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

4) утверждение первоначального бюджета для реализации СУБП;

5) представление плана реализации СУБП на утверждение руководителю авиапредприятия;

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

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

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

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

2) разработки процесса подтверждения и оценки эффективности подготовки;

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

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

периодическая переподготовка;

4) определения расходов связанных с подготовкой;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени о безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

16. Результаты, получаемые при окончании планирования реализации СУБП:

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

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

3) завершение описания системы;

4) завершение анализа пробелов;

5) создание организационной структуры СУБП;

6) утверждение плана реализации СУБП;

7) проведение подготовки по этапу планирования СУБП;

8) опубликование первоначального варианта РСУБП;

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

Глава 3. Реагирующие процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

2) реализацию упорядоченного подхода к реагирующему выявлению факторов опасности.

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

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

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

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

1) соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

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

3) форме отчетности представления данных о факторах опасности.

20. Документация по реагирующим процессам включает в себя:

1) создание базы статистических данных о безопасности полетов;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

Глава 4. Прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов

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

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

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

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

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

26. Подготовка включает в себя:

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

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

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

соответствующим компонентам плана реализации СУБП;

выявлению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов (инженерно-технический состав проходят подготовку по вопросам выявления факторов опасности, возникающих в результате менее серьезных обуславливающих их событий или во время штатной

деятельности в реальном времени, и по вопросам представления о них данных, а руководители подразделений проходят подготовку по вопросам управления факторами опасности и риска для безопасности полетов на основе прогнозируемых процессов).

27. Сбор документации по прогностическим процессам позволяет:

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

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

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

2) реализованы прогнозируемые процессы управления безопасностью полетов;

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

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

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

Глава 5. Обеспечение безопасности полетов в эксплуатационных условиях

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

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

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

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

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

33. Контроль, за осуществлением изменений включает в себя:

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

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

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

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

34. Совершенствование СУБП включает в себя:

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

2) определение процессов внутренней проверки;

3) определение процессов внешней проверки;

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

5) ведение графика оценки индивидуальной деятельности;

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

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

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

информационные сводки, уведомления и бюллетени в области безопасности полетов;

интернет ресурсы;

электронная почта.

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

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

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

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

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

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