

---

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

---



НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
СТАНДАРТ  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р  
*(проект)*  
*первая редакция*

---

**Воздушный транспорт**  
**МЕНЕДЖМЕНТ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**  
**В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Основные положения**

Настоящий проект стандарт не подлежит применению до его утверждения

Москва  
Стандартинформ  
2015

## **Предисловие**

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего профессионального образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ 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 \_\_\_\_\_ 2016 г. № \_\_\_\_\_

### **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 указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного 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](http://gost.ru))*

© Стандартиформ, 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

## Содержание

1	Область определения.....	
2	Нормативные ссылки.....	
3	Сокращения, термины и определения.....	
3.1	Сокращения.....	
3.2	Термины и определения.....	
4	Общие требования.....	
4.1	Требования к организации аэропортовой деятельности.....	
4.2	Требования к системе менеджмента безопасности аэропортовой деятельности.....	
4.3	Требования к системе управления безопасностью полетов оператора аэродрома.....	
5	Требования к процессу управления риском безопасности аэропортовой деятельности.....	
5.1	Общее описание процесса.....	
5.2	Выявление факторов опасности в аэропортовой деятельности.....	
5.3	Требования к базам данных оператора аэропорта.....	
5.4	Методы управления риском безопасности аэропортовой деятельности.....	
6.6	Факторы риска ущерба при аэропортовой деятельности.....	
	Библиография.....	

## **Введение**

Безопасность является важнейшим свойством и характеристикой авиационной деятельности и включает следующие аспекты:

- безопасность полетов;
- авиационную транспортную безопасность;
- экологическую безопасность;
- производственную безопасность.
- информационную безопасность.

Соответственно, система менеджмента безопасности авиационной деятельности (СМБ АД) должна включать методы и процедуры управления по всем аспектам безопасности.

Безопасность полетов является центральным аспектом безопасности авиационной деятельности. Вопросы безопасности полетов составляют основное содержание стандартов и рекомендуемой практики (SARPs) Международной организации гражданской авиации (ИКАО), содержащихся в ряде приложений к Конвенции о международной гражданской авиации 1944г. В настоящее время вопросы управления безопасностью в наибольшей степени проработаны именно в части управления безопасностью полетов на государственном уровне и на уровне поставщиков обслуживания. Государство взяло на себя обязанности по выполнению SARPs, относящихся к управлению безопасностью полетов, тем ни менее, процедуры разработки и внедрения программ и систем управления безопасностью полетов нуждаются в стандартизации.

Программы и системы управления по другим аспектам безопасности авиационной деятельности находятся в стадии разработки.

В настоящем стандарте изложены основные концептуальные положения, относящиеся к аспектам менеджмента безопасности авиационной деятельности на уровне поставщиков обслуживания, а

также приведены рекомендации по разработке государственной программы безопасности полетов.

Настоящий стандарт является основой для разработки подробных стандартов по формированию и внедрению систем управления безопасностью в различных предприятиях авиационной отрасли.



**Воздушный транспорт**  
**МЕНЕДЖМЕНТ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**  
**В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Основные положения**

Air transport. Management of aviation activity in civil aviation.  
General provisions

---

**Дата введения – 2016-12-01**

## **1 Область определения**

Настоящий стандарт определяет требования к системе менеджмента безопасности авиационной деятельности для организаций авиационной отрасли, когда она:

- а) нуждается в демонстрации своей способности постоянно поддерживать уровень безопасности не ниже приемлемого;
- б) нацелена на повышение безопасности авиационной деятельности посредством результативного применения системы.

Объектом стандартизации являются основные положения, определяющие содержание процесса менеджмента безопасности авиационной деятельности на уровне поставщика авиационного обслуживания как совокупности следующих компонентов:

- управление безопасностью полетов,
- управление транспортной авиационной безопасностью,
- управление экологической безопасностью при авиационной деятельности,
- управление производственной безопасностью при авиационной деятельности и,
- управление информационной безопасностью

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

в рамках системы управления безопасностью авиационной деятельности (СМБ АД), а также вопросы взаимодействия СМБ АД с Государственной программой безопасности полетов (ГосПБП) и системой менеджмента качества поставщика обслуживания.

Цель настоящего стандарта – обеспечить единый подход разработчиков к нормотворчеству в области менеджмента безопасности авиационной деятельности для обеспечения интеграции разрабатываемых отраслевых норм и правил в единую систему управления безопасностью Авиационного Комплекса Российской Федерации.

Требования настоящего стандарта являются общими и предназначены для применения всеми организациями авиационной отрасли независимо от их юридической формы, типа, размера и вида деятельности.

## **2 Нормативные ссылки**

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ Р ИСО/МЭК 31010-2011 Менеджмент риска. Методы оценки риска

## **3 Сокращения, термины и определения**

### **3.1 Сокращения**

АТБ – авиационная транспортная безопасность

ВС – воздушное судно

ГА – гражданская авиация

ГосПБП - Государственная программа по безопасности полетов

ИКАО – Международная организация гражданской авиации

МБАД – менеджмент безопасности авиационной деятельности

ОВД - обслуживание воздушного движения



ПАП – предотвращение авиационных происшествий.

СМБАД – система менеджмента безопасности авиационной деятельности

СМК – система менеджмента качества

СУБП - система управления безопасностью полетов

РУБП - Руководство по управлению безопасностью полетов

ADREP – Accident/incident data reporting - система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах

IATA – International Air Transport Association - Международная ассоциация воздушного транспорта

SARPs - Standards and Recommended Practices - Стандарты и Рекомендуемая практика

## **3.2 Термины и определения**

### **3.2.1 авиационная деятельность (aviation activity):**

Организационная, производственная, научная и иная деятельность физических и юридических лиц, направленная на поддержку и развитие авиации, удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках, авиационных работах и услугах, в том числе на создание и использование аэродромной сети и аэропортов, и решение других задач.

### **3.2.2 авиационная транспортная безопасность (aviation security):**

специализированный вид транспортной безопасности применительно к объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам воздушного транспорта, определяющий состояние защищённости этих объектов на основе сбалансированного применения нормативных требований транспортной и авиационной безопасности к защите гражданской авиационной деятельности от АНВ.

### **3.2.3 акт незаконного вмешательства (act of unlawful interference):**

Противоправное действие, в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса,

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий..

**3.2.4 база данных СМБ АД (safety management data base):** Совокупность структурированных и взаимосвязанных данных и методов, числовых значений показателей и объектов, относящихся к задаче менеджмента безопасности авиационной деятельности, обеспечивающих добавление, изменение, выборку, обработку и отображение данных с использованием ЭВМ.

**3.2.5 безопасность авиационной деятельности (safety of aviation activity):** Общий термин, обозначающий состояние, при котором риски, связанные со всеми аспектами авиационной деятельности, снижены до приемлемого уровня и поддерживаются на этом или более низком уровне.

**3.2.6 безопасность полетов (safety):** Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

**3.2.7 вероятность (probability):** Возможность того, что что-то произойдет.

**3.2.9 государственная программа по безопасности полетов (state safety program):** Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

**3.2.10 допустимый риск (acceptable risk):** Риск, который в данной ситуации считают приемлемым при существующих общественных ценностях.

**3.2.11 менеджмент безопасности авиационной деятельности (safety management of aviation activity):** Общий термин, обозначающий совокупность правил и процессов, направленных на управление

безопасностью авиационной деятельности и реализуемых государственными органами и поставщиками обслуживания.

**3.2.12 отраслевые нормы и правила** (industry codes of practice): Инструктивный материал, разработанный отраслевым органом для конкретного сектора авиационной отрасли по соблюдению требований Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, других авиационных требований к безопасности полетов и считающейся целесообразной передовой практикой

**3.2.13 показатель эффективности обеспечения безопасности полетов** (safety performance indicator): Основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

**3.2.14 поставщики обслуживания** (service provider): Любая организация, предоставляющая авиационное обслуживание, подверженная факторам опасности во время предоставления своих услуг.

**3.2.15 последствие** (severity of the consequences): Исход события, влияющий на цели.

**3.2.16 предотвращение авиационного происшествия** (aviation accident prevention): Целенаправленная деятельность организаций и должностных лиц по выявлению, оценке отклонений и устранению или уменьшению их опасности в работе элементов авиационной системы.

**3.2.17 риск безопасности полетов** (safety risk): Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

**3.2.18 система управления безопасностью полетов** (safety management system ): Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

**3.2.19 фактор опасности** (hazard): Состояние или предмет, обладающий потенциальной возможностью нанести травмы персоналу,

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

причинить ущерб оборудованию или конструкциям, вызвать уничтожение материалов или понизить способность осуществлять предписанную функцию/

**3.2.20 целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов** (safety performance target): Планируемая или предполагаемая целевая установка для показателя(ей) эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период.

**3.2.21 экологическая безопасность** (environment safety): Состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий

**3.2.22 эффективность обеспечения безопасности полетов** (safety performance): Достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов.

## **4 Общая характеристика менеджмента безопасности авиационной деятельности с учетом контекста организации**

### **4.1 Компоненты менеджмента безопасности организации – поставщика обслуживания**

МБАД представляет собой совокупность правил и процессов, направленных на управления безопасностью организации-поставщика авиационного обслуживания.

МБАД охватывает все аспекты безопасности. Структурная схема МБАД, состоящего из пяти компонентов, соответствующих основным аспектам безопасности, приведена на рис. 1.

Управление по каждому аспекту безопасности имеет особенности, однако единой основой управления является системный подход, включающий построение необходимой организационной структуры, установление иерархии ответственности и внедрение руководящих принципов и процедур.

Центральной составной частью систем управления каждого из основных компонентов является управление риском, включающее выявление факторов опасности, оценку связанных с ними рисков и разработку, при необходимости, корректирующих/предупреждающих мероприятий по снижению рисков.

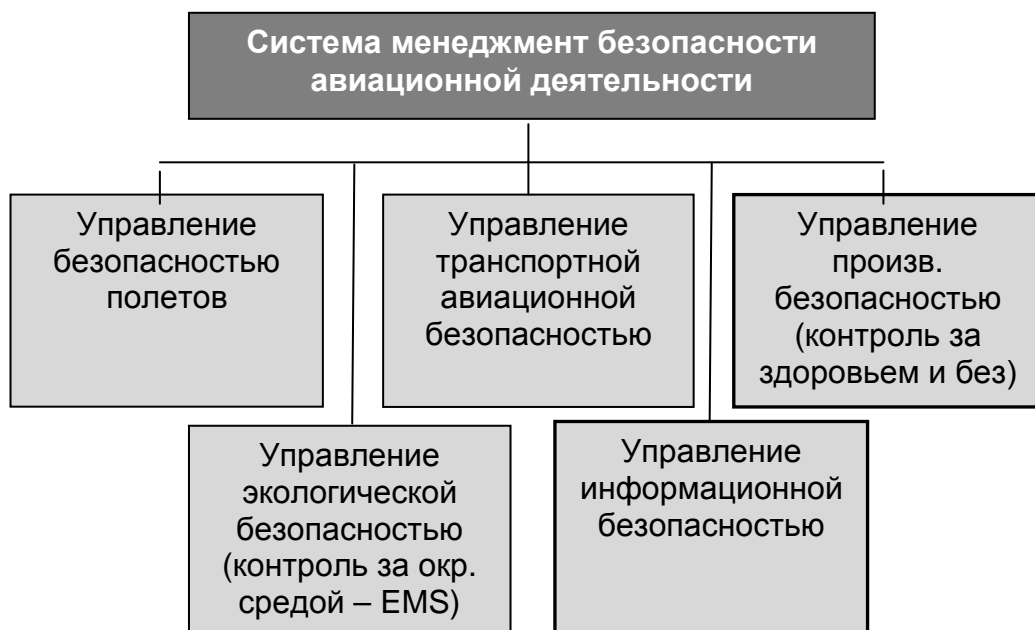


Рисунок 1 Структура системы менеджмента безопасности авиационной деятельности

#### **4.2 Область действия системы менеджмента безопасности авиационной деятельности**

Организация поставщика обслуживания должна определить границы и применимость системы менеджмента безопасности авиационной деятельности для установления области ее действия.

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

При определении области действия системы менеджмента безопасности авиационной деятельности организация должна учитывать:

- требования соответствующих заинтересованных сторон,
- деятельность организации.

Там где требования настоящего стандарта в пределах определенной области действия могут быть применены, они должны быть применены организацией.

Если какое-либо требование(я) настоящего стандарта не может быть применено, это не должно повлиять на способность организации по обеспечению безопасности авиационной деятельности.

Область действия системы менеджмента безопасности авиационной деятельности должна быть задокументирована и доступна персоналу организации.

## **5 Требования к системе менеджмента безопасности авиационной деятельности**

### **5.1 Общие требования**

Организация должна установить, внедрить, поддерживать в рабочем состоянии и постоянно улучшать систему менеджмента безопасности авиационной деятельности, включая необходимые процессы и их взаимодействия, в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

Организация должна определить процессы, необходимые системе менеджмента безопасности, и их применение во всей организации, а также должна определить:

- а) необходимые входы и ожидаемые выходы для этих процессов;
- б) последовательность и взаимодействие этих процессов;
- в) критерии, методы измерений, включая измерения и связанных с ними показателей, необходимых для обеспечения эффективного функционирования и управления этими процессами;

- г) необходимые ресурсы и обеспечение их доступности;
- д) распределение обязанностей и полномочий для этих процессов;
- е) риски и угрозы в соответствии с требованиями пункта 6.1, а также планирование и осуществление соответствующих действий по их устранению;
- ж) методы мониторинга, измерения, при необходимости, а также оценка процессов и, при необходимости, изменения процессов, для гарантии достижения желаемых результатов;
- и) возможности для улучшения процессов и системы менеджмента безопасности.

## **5.2 Обязательства и ответственность руководства**

Высшее руководство должно гарантировать, что ответственность и полномочия для соответствующих ролей установлены, доведены до сотрудников организации и поняты ими.

Высшее руководство должно установить ответственность и полномочия для:

- а) обеспечения соответствия системы менеджмента безопасности авиационной деятельности требованиям настоящего стандарта;
- б) обеспечения того, что процессы производят ожидаемые результаты,
- в) отчетности о функционировании системы менеджмента безопасности, возможностях для улучшения и необходимости изменений или инноваций, а также для формирования отчетов высшему руководству;
- г) обеспечения распространения ориентации на потребителя по всей организации;
- д) обеспечения сохранения целостности системы менеджмента безопасности при планировании и осуществлении изменений в ней.

### **5.3 Политика в области безопасности авиационной деятельности**

Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности авиационной деятельности в соответствии с международными и национальными требованиями. Политика в области обеспечения безопасности авиационной деятельности:

а) отражает обязательство организации по обеспечению безопасности и качества;

б) содержит четкое заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности и качества;

в) включает процедуры отчетности в области безопасности и качества;

г) четко указывает, какие виды поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;

е) подписывается ответственным руководителем организации;

ф) рассылается по всей организации с утверждающей надписью на видном месте;

г) периодически пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

### **5.4 Управление рисками безопасности авиационной деятельности**

#### **5.4.1 Установление политики управления рисками**

5.4.1.1 Управление рисками является основой системы менеджмента безопасности авиационной деятельности для всех аспектов безопасности.



5.4.1.2 Политика управления рисками должна в ясной манере отражать цели и приверженность организации в области управления рисками и отвечать следующим критериям:

- стремлению организации к обработке рисков;
- связям между целями организации и политиками, в том числе политике управления рисками ;
- ответственностям и обязанностям по обработке рисков;
- способу, к которому прибегают в решении конфликта интересов;
- обязательству по обеспечению необходимыми ресурсами того, кто отвечает за управление рисками;
- тому, как будет измеряться и подтверждаться эффективность управления рисками; и
- обязательству по постоянной оценке и улучшению политики управления рисками и концепции, или вследствие какого-либо события, а также в ходе изменения каких-либо обстоятельств.

#### **5.4.2 Разработка и внедрение процесса управления рисками**

5.4.2.1 Управление риском для безопасности представляет собой процесс управления деятельностью организации, направленный на повышение уровня ее безопасности, с помощью методов риск-менеджмента.

5.4.2.2 Риск для безопасности авиационной деятельности определяется как сочетание вероятности наступления события с ущербом и предсказуемой серьезности последствий этого события (прогнозируемой величины ущерба).

5.4.2.3 Организация должна разработать, документировать и внедрить процесс управления рисками безопасности и качества, который должен включать следующие процедуры (см. рис.2):

- выявление факторов опасности и факторов, способствующих снижению качества продукции или услуг (в дальнейшем эти факторы для удобства называются «факторами опасности»);

# ГОСТ Р

(проект)

- идентификация связанных с ними рисков и оценка их на приемлемость;
- разработка при необходимости экономически обоснованных корректирующих мероприятий;
- оценка остаточного риска;
- внедрение корректирующих мероприятий или отказ от данного вида деятельности.

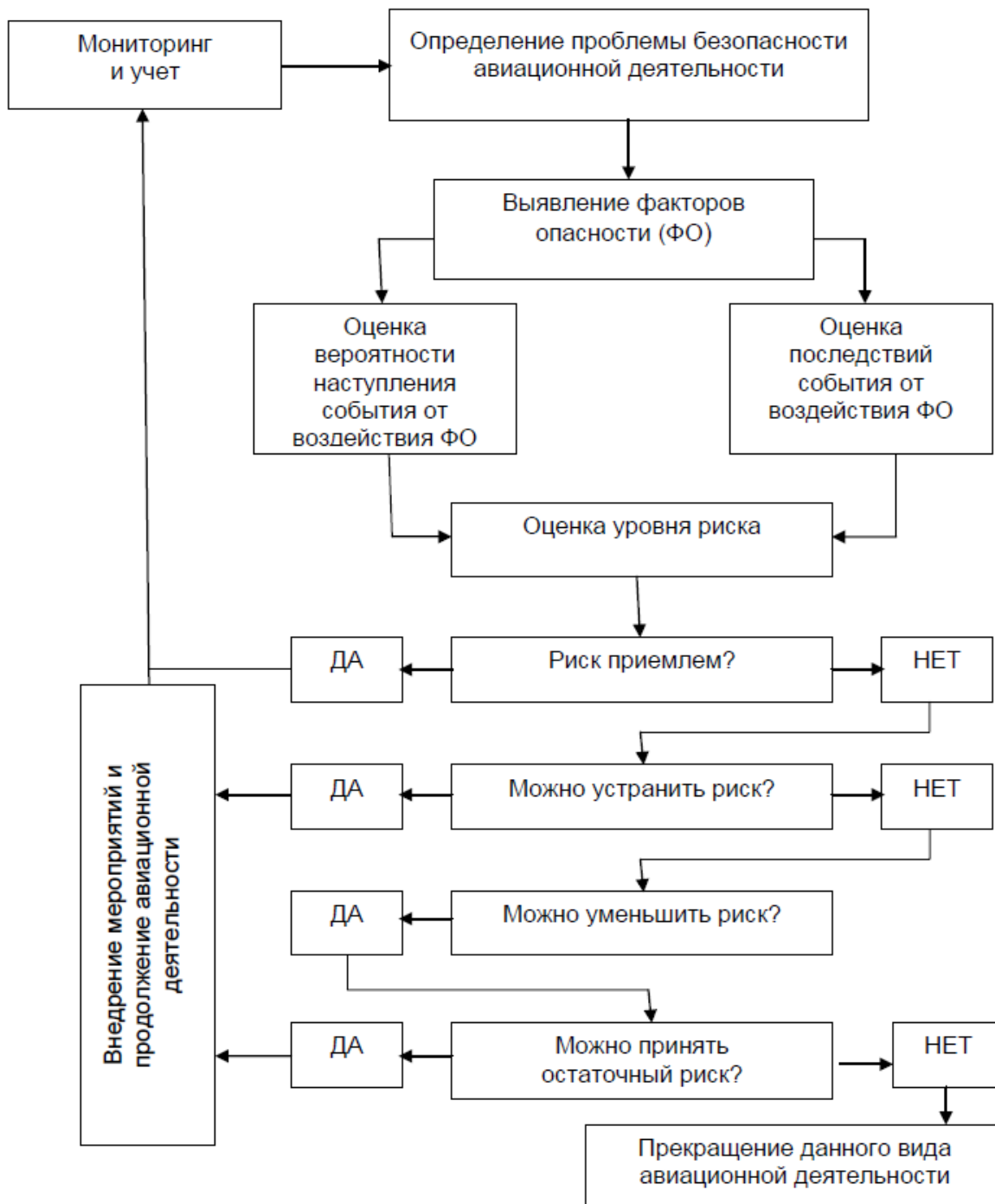


Рисунок 2 Схема управления рисками авиационной деятельности.

5.4.2.4 Для выявления факторов опасности должны применяться реагирующий, проактивный и прогностические методы.

Реагирующий метод предусматривает анализ результатов расследования авиационных происшествий, инцидентов, производственных происшествий и других событий с ущербом, имевших место в прошлом.

Проактивный метод основан на активном поиске факторов опасности в существующих процессах на основе информации из следующих источников:

- обязательные доклады, отчеты и экспертизы работников;
- данные средств объективного контроля;
- результаты внутренних и внешних инспекционных проверок и аудитов,
- добровольные сообщения работников.

Прогностический метод предусматривает сбор данных с целью выявления возможных негативных результатов или событий в будущем, анализ системных процессов и среды, позволяющий выявлять потенциальные факторы опасности в будущем с учетом планируемых изменений.

5.4.2.5 Подробные рекомендации по выявлению факторов опасности для безопасности полетов содержатся в [1].

5.4.2.6 Организация должна применять инструменты и техники идентификации рисков, которые соответствуют ее целям и возможностям, а также рискам, с которыми она столкнулась. Наиболее распространенным в предприятиях авиационного комплекса методом идентификации рисков является метод «матрицы рисков» или метод последствий и вероятностей рекомендуемый в [1]. Этот метод является качественным методом.

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

5.4.2.7 В практике авиапредприятий могут использоваться и количественные методы, в терминологии ГОСТ Р ИСО/МЭК 31010-2011 это:

- анализ дерева неисправностей (FTA);
- анализ дерева событий (ETA);
- анализ видов и последствий отказов (FMEA) и критичности видов и последствий отказов (FMECA)
- анализ «галстук-бабочка»;
- Марковский анализ;
- моделирование методом Монте-Карло;
- Байесовский анализ.

5.4.2.8 Организация должна применять инструменты и техники идентификации рисков, которые соответствуют ее целям и возможностям, а также рискам, с которыми она столкнулась. Допустимо применение нескольких методов для рисков, связанных с различными аспектами безопасности.

### **5.5 Определение критериев и показателей эффективности**

5.5.1 Организация должна определить достоверные критерии и показатели результативности и эффективности системы менеджмента безопасности авиационной деятельности для дальнейшей оценки системы и принятия решения о проведении мероприятий для улучшения системы.

5.5.2 Организация должна установить цели в области безопасности авиационной деятельности для соответствующих функций, уровней и процессов.

Цели в области безопасности авиационной деятельности должны:

- а) быть согласованы с политикой в области безопасности авиационной деятельности;
- б) быть измеримыми;
- в) учитывать применимые требования;

г) быть значимыми с точки зрения безопасности авиационной деятельности;

д) отслеживаться с точки зрения выполнения;

е) быть доведены до персонала организации;

ж) периодически пересматриваться.

5.5.3 Организация должна сохранять документированную информацию о целях в области безопасности авиационной деятельности.

5.5.4 Планируя достижение целей в области безопасности авиационной деятельности, организация должна определить

а) что необходимо сделать;

б) какие ресурсы потребуются;

в) кто будет ответственным;

г) когда цели будут достигнуты;

д) как результаты будут оцениваться.

5.5.5 Методика расчета показателей безопасности для безопасности полетов, назначения целевых и предупредительных уровней приведены в [1].

5.5.6 Методы расчета для показателей, применимых для других аспектов безопасности, будут приведены в соответствующих стандартах данной серии.

## **5.6 Планирование изменений**

5.6.1 Когда организация-поставщик обслуживания выявила необходимость изменений в системе менеджмента безопасности авиационной деятельности, эти изменения должны осуществляться в плановом порядке и системно.

5.6.2 Организация должна принять во внимание:

а) цель изменения и любые его последствия;

б) целостность системы менеджмента безопасности авиационной деятельности;

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

- в) доступность ресурсов;
- г) распределение или перераспределение ответственности и полномочий;
- д) изменение факторов опасности.

### **6 Требования к процессам управления аспектами безопасности авиационной деятельности**

#### **6.1 Управление безопасностью полетов**

##### **6.1.1 Государственные требования к системе управления безопасностью полетов поставщиков обслуживания**

6.1.1.1 Управление безопасностью полетов является главным компонентом МБАД и включает, в соответствии с SARPs ИКАО и Воздушным законодательством РФ, правила и процессы разработки, внедрения и применения ГосПБП и СУБП основных поставщиков авиационного обслуживания.

6.1.1.2 В соответствии с SARPs ИКАО, государство принимает ГосПБП для управления безопасностью полетов в целях достижения приемлемого уровня безопасности. Принимаемая государством ГосПБП соответствует масштабам и сложности его авиационной деятельности.

6.1.1.3 Государством устанавливается подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов.

6.1.1.4 В рамках ГосПБП государство требует внедрения СУБП следующими, находящимися под его контролем, поставщиками обслуживания:

- утвержденными согласно [2], учебными организациями, которые подвержены влиянию рисков для безопасности полетов, связанных с выполнением полетов ВС в ходе предоставления ими своих услуг;

- эксплуатантами самолетов или вертолетов, имеющими разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок согласно соответственно ч. I или разделу II части III [3];

- утвержденными организациями по техническому обслуживанию, предоставляющими услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, выполняющими международные коммерческие авиаперевозки согласно соответственно ч. I или разделу II части III [3];

- организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление ВС согласно [4];

- поставщикам ОВД согласно [5];

эксплуатантам сертифицированных аэродромов согласно [6].

6.1.1.5 Государство также требует внедрения СУБП эксплуатантами тяжелых или реактивных самолетов международной АОН согласно разделу 3 части II [3].

6.1.1.6 Государство создает и вводит систему контроля за обеспечением безопасности полетов.

6.1.1.7 Государство создает систему обязательного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

6.1.1.8 Государство создает систему добровольного представления данных об инцидентах о событиях в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не могут фиксироваться в рамках системы обязательного представления данных.

6.1.1.9 Государство создает и ведет БД о безопасности полетов, при этом рекомендуется использовать стандартные форматы в целях обеспечения обмена данными (например, систему, совместимую с ADREP).

## ГОСТ Р

(проект)

6.1.1.10 Рекомендации по разработке, внедрения и выполнения ГосПБП, а также вопросы формирования государственных БД о безопасности полетов приведены в стандартах серии «Менеджмент безопасности авиационной деятельности».

### **6.1.2 Структура системы управления безопасностью полетов поставщика обслуживания.**

SARPs ИКАО устанавливают следующие концептуальные рамки для СУБП, определяющие ее 4 компонента и 12 элементов:

- 1) политика и цели обеспечения безопасности полетов;
  - а) обязанности и ответственность персонала,
  - б) иерархия ответственности за безопасность полетов,
  - в) назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов,
  - д) координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки,
  - е) документация по СУБП;
- 2) управление рисками для безопасности полетов;
  - а) выявление источников опасности,
  - б) оценка и управление рисками для безопасности полетов;
- 3) обеспечение безопасности полетов;
  - а) контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов,
  - б) осуществление изменений,
  - в) постоянное совершенствование СУБП;
- 4) популяризация вопросов безопасности полетов;
  - а) подготовка кадров и обучение,
  - б) обмен информацией о безопасности полетов.

Каждый поставщик обслуживания разрабатывает РУБП, которое подлежит утверждению в уполномоченном государственном органе гражданской авиации в установленном порядке.



Вопросы стандартизации разработки, внедрения и использования СУБП основными поставщиками авиационного обслуживания, а также вопросы формирования корпоративных баз данных в рамках СУБП приведены в следующих стандартах серии «Менеджмент безопасности авиационной деятельности»:

### **6.1.3 Взаимодействие государственной программы безопасности полетов и СУБП поставщиков обслуживания**

Управление безопасностью полетов реализуется на уровне государства (ГосПБП) и организаций, участвующих в авиационной деятельности (поставщиков авиационного обслуживания).

При этом системы управления безопасностью полетов на уровне государства и поставщика обслуживания принципиально отличаются, поскольку регулируемые ими процессы ориентированы на разные цели.

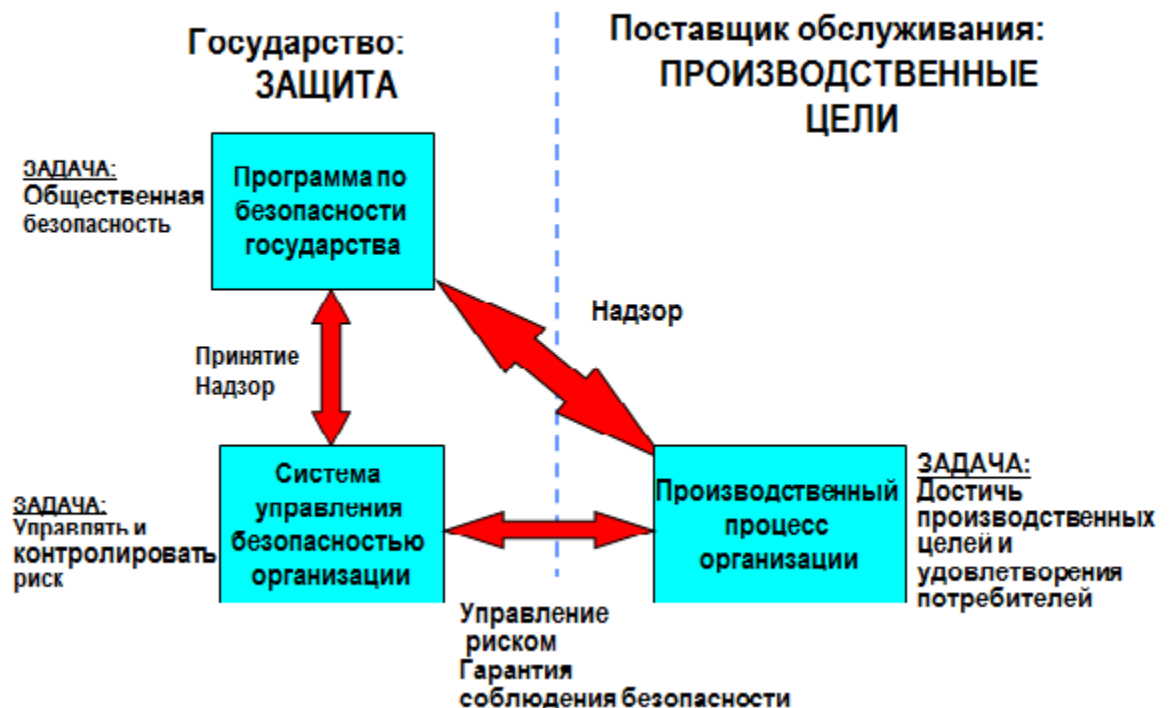


Рисунок 3 Взаимодействие систем управления безопасностью полетов государства и поставщика обслуживания

## ГОСТ Р

(проект)

Цель государства – обеспечение общественной безопасности, цель поставщика обслуживания – выполнять производственную работу в целях удовлетворения заказчика и получения прибыли.

Государство устанавливает требования, осуществляет нормативное регулирование и выполняет надзорные функции (рис. 3).

Поставщик обслуживания в условиях рыночной экономики решает, прежде всего, задачу достижения производственных целей и удовлетворения запросов потребителей.

Взаимодействие государственных и корпоративных программ управления безопасностью полетов призвано обеспечить гармоничное и безопасное развитие отрасли.

### **6.1.4 Управление безопасностью полетов и принципы предотвращения авиационных происшествий**

ПАП является главной целью управления безопасностью полетов. Основными принципами ПАП являются: системность подхода, непрерывность деятельности и действенность реализации мероприятий.

В полной мере СУБП поставщика обслуживания должна реализовывать эти принципы в рамках функционирования зрелых систем управления рисками с учетом возросших возможностей по обработке данных. В таких системах используется подход метода ПАП по выявлению факторов опасности на основе общепринятой модели «Человек-Машина-Среда» с учетом схемы развития «организационного происшествия», при котором выделяются следующие объекты анализа:

1) человек:

- профессиональный отбор;
- профессиональная подготовка;
- профессиональная деятельность;
- морально-политические качества;
- психофизиологическое состояние;

2) техника:

- проектирование;
- изготовление;
- испытания;
- эксплуатация;
- техническое обслуживание;
- ремонт;

3) окружающая среда:

- состояние среды, методы и средства ее оценки;
- воздействия окружающей среды;

4) организация:

- планирование;
- управление;
- контроль и учет.

В системе управления риском каждого компонента МБАД (п. 4.1) указанный подход реализуется с учетом специфических особенностей аспекта безопасности. Конкретные методы и принципы реализации рассматриваются в соответствующих стандартах данной серии

## **6.2 Требования к управлению авиационной транспортной безопасностью**

6.2.1 Обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

6.2.2 Все операторы, осуществляющие прием, выпуск или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать участие в части касающейся в обеспечении авиационной безопасности и противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

## ГОСТ Р

(проект)

6.2.3 Главный оператор (оператор), имеющий в своем составе службу авиационной безопасности является организацией - юридическим лицом с особыми уставными задачами, на которую законодательством Российской Федерации возложены функции, связанные, в том числе, с использованием и применением служебного.

6.2.4. Структура, штаты и конкретные функции службы авиационной безопасности аэропорта устанавливаются исходя из объёмов работы и особенностей режима работы аэропорта в соответствии с федеральными законами, Воздушным кодексом Российской Федерации настоящим Федеральным законом, федеральными авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами по вопросам авиационной безопасности.

6.2.5 Службы авиационной безопасности аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов, аэропортовых организаций, а также уполномоченные главным оператором (оператором) специализированные организации по предоставлению услуг в области авиационной безопасности являются службами (организациями) с особыми уставными задачами.

6.2.6 Службы авиационной безопасности аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6.2.7 . Авиационная транспортная безопасность обеспечивается посредством:

- предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэродрома и (или) аэропорта.

- охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц.

- исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих,

легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ, а также введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза.

- реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

- предполетного и послеполетного досмотров.

6.2.8 Главный оператор аэропорта разрабатывает и осуществляет программу обеспечения авиационной безопасности аэропорта посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярность полетов, а также координирует деятельность служб авиационной безопасности и подразделений, осуществляющих охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры.

6.2.9 Юридические и физические лица, осуществляющие деятельность на территории аэропорта, в пределах своих полномочий осуществляют мероприятия по выполнению программы обеспечения авиационной безопасности аэропорта.

6.2.10 Каждый аэропорт должен иметь специальные помещения и технические средства для производства досмотра пассажиров, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов.

6.2.11 Правила производства досмотра, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

6.2.12 Службы авиационной безопасности имеют права на задержание граждан, нарушивших требования авиационной безопасности, для передачи их правоохранительным органам, а также на приостановление оправки багажа, груза и почты, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам.

6.2.13 В случаях, если жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность,

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

применять иные меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

6.2.14 Материально-техническое и финансовое обеспечение авиационной безопасности в аэропортах может осуществляться за счет: федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов, целевых сборов (аэропортовых), предусмотренных в установленном порядке, а также других источников не противоречивших законодательству Российской Федерации.

6.2.15 Требования, предъявляемые к подразделениям (организациям), осуществляющим охрану аэродрома и (или) аэропорта и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

6.2.16 При выполнении международных полетов предполётный досмотр, а также послеполётный и иные виды контроля в случае их проведения, проводятся после осуществления пограничного и таможенного контроля, в соответствии с требованиями, установленными международными договорами Российской Федерации, Федеральными законами и федеральными авиационными правилами.

6.2.17 Общие требования в области авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами с учетом международного законодательства и международной практики в указанной области.

6.2.18 В соответствии с законодательством Российской Федерации для обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в случае угрозы или наличия реальной возможности совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации могут вводиться дополнительные меры авиационной безопасности в Российской Федерации, субъектах Российской Федерации, отдельных аэропортах и у эксплуатантов.

### 6.3 Требования к управлению экологической безопасностью

#### 6.3.1 Государственное управление экологической безопасностью

Управление выполняется в соответствии с принципами:

а) соблюдение права человека на благоприятную окружающую среду;

б) обеспечение благоприятных условий жизнедеятельности человека;

в) научно обоснованное сочетание экологических, экономических и социальных интересов человека, общества и государства в целях устойчивого развития и обеспечения благоприятной окружающей среды и экологической безопасности;

г) охрана, воспроизводство и рациональное использование природных ресурсов как необходимые условия обеспечения благоприятной окружающей среды и экологической безопасности;

д) приоритетность сохранения естественных экологических систем, природных ландшафтов и природных комплексов;

е) ответственность федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления (далее - органы государственной власти) за обеспечение благоприятной окружающей среды и экологической безопасности на соответствующих территориях;

ж) презумпция экологической опасности планируемой экономической и иной деятельности;

и) обязательность оценки намечаемого воздействия на окружающую среду при принятии решений об осуществлении экономической и иной деятельности;

к) запрещение осуществления экономической и иной деятельности, последствия воздействия которой непредсказуемы для окружающей среды, а также реализации проектов, которые могут привести к

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

деградации естественных экологических систем, изменению и (или) уничтожению генетического фонда растений, животных и других организмов, истощению природных ресурсов и иным негативным изменениям окружающей среды;

л) обеспечение соответствия экономической и иной деятельности установленным нормам и требованиям в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности;

м) соблюдение права каждого человека на получение достоверной информации о состоянии окружающей среды;

н) участие граждан в принятии решений, касающихся их прав на благоприятную окружающую среду;

п) ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации об охране окружающей среды;

р) полное возмещение вреда, причинённого окружающей среде;

с) участие граждан, общественных и иных некоммерческих объединений в решении задач в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, учёт их мнения при принятии решений о планировании и осуществлении экономической и иной деятельности, которая может оказать негативное воздействие на окружающую среду;

т) развитие международного сотрудничества в решении глобальных экологических проблем и применении международных стандартов в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности.

### **6.3.2 Управление экологической безопасностью авиационной деятельности поставщиков обслуживания**

Основными задачами при разработке, внедрении, поддержании функционирования или улучшении СУЭБ являются следующие:

- признание факта, что экологический менеджмент является одним из главных приоритетов поставщика обслуживания;



- разработка и поддержание обмена информацией и конструктивное сотрудничество с внутренними и внешними заинтересованными сторонами;
- идентификация экологических аспектов деятельности, продукции и услуг поставщика обслуживания;
- идентификация законодательных и других требований, относящихся к экологическим аспектам поставщика обслуживания, которые поставщик обслуживания обязался выполнять;
- обеспечение согласия со стороны руководства и всех лиц, работающих для поставщика обслуживания или по его поручению, в отношении охраны окружающей среды, с четким установлением, а также выполнением ими требований отчетности и ответственности;
- поощрение экологического планирования на протяжении всего жизненного цикла продукции или услуг;
- разработка процесса достижения экологических целей и выполнения экологических задач;
- обеспечение необходимыми и достаточными ресурсами, в том числе с целью обучения, для обеспечения соответствия законодательным и другим требованиям, которые поставщик обслуживания обязался выполнять, для достижения экологических целей и выполнения экологических задач на постоянной основе;
- оценка экологической результативности, исходя из экологической политики поставщика обслуживания, целей и задач и, где это применимо, поиск возможности улучшения;
- разработка процесса менеджмента, включая проведение аудита и анализа системы экологического менеджмента, а также идентификация возможности улучшения системы и, соответственно, повышения экологической результативности, а также поощрение подрядчиков и поставщиков при разработке ими собственных систем экологического менеджмента.

**6.4 Требования к управлению производственной безопасностью**

**6.4.1 Государственная политика в области управления производственной безопасностью**

Политика устанавливает общие принципы и процедуры для:

а) содействия использованию и объединению систем управления производственной безопасностью с общей системой управления организацией в качестве подсистемы;

б) создания основы с целью облегчения и совершенствования выполнения мероприятий по систематическому анализу, планированию, применению и совершенствованию деятельности по производственной безопасности на национальном уровне и на уровне организации;

в) содействия участию работников и их представителей в работах по обеспечению производственной безопасности в организации;

г) осуществления непрерывного эффективного и результативного совершенствования систем управления производственной безопасностью без излишнего бюрократизма, администрирования и издержек;

д) содействия сотрудничеству и поддержке систем управления производственной безопасностью (охраной труда) в организации инспекциями труда, службами производственной безопасности (охраны труда) и другими органами государственного надзора и контроля и направления их деятельности по использованию управления производственной безопасностью;

е) оценки через определенные промежутки времени эффективности национальной политики и национальной структуры систем управления производственной безопасностью с целью ее совершенствования;

ж) оценки и пропаганды имеющимися средствами эффективности систем управления производственной безопасностью и практики их применения.

## 6.4.2 Управление производственной безопасностью поставщика обслуживания.

6.4.2.1 Управление можно представить как непрерывный процесс последовательно осуществляемых стадий – оценка параметров условий труда, формирование целей и постановка задач, составление программ, оперативное управление программами, оценка эффективности осуществления программ и стимулирование исполнителей.

Алгоритм процесса управления производственной безопасностью может быть представлен следующим образом (рис.4).

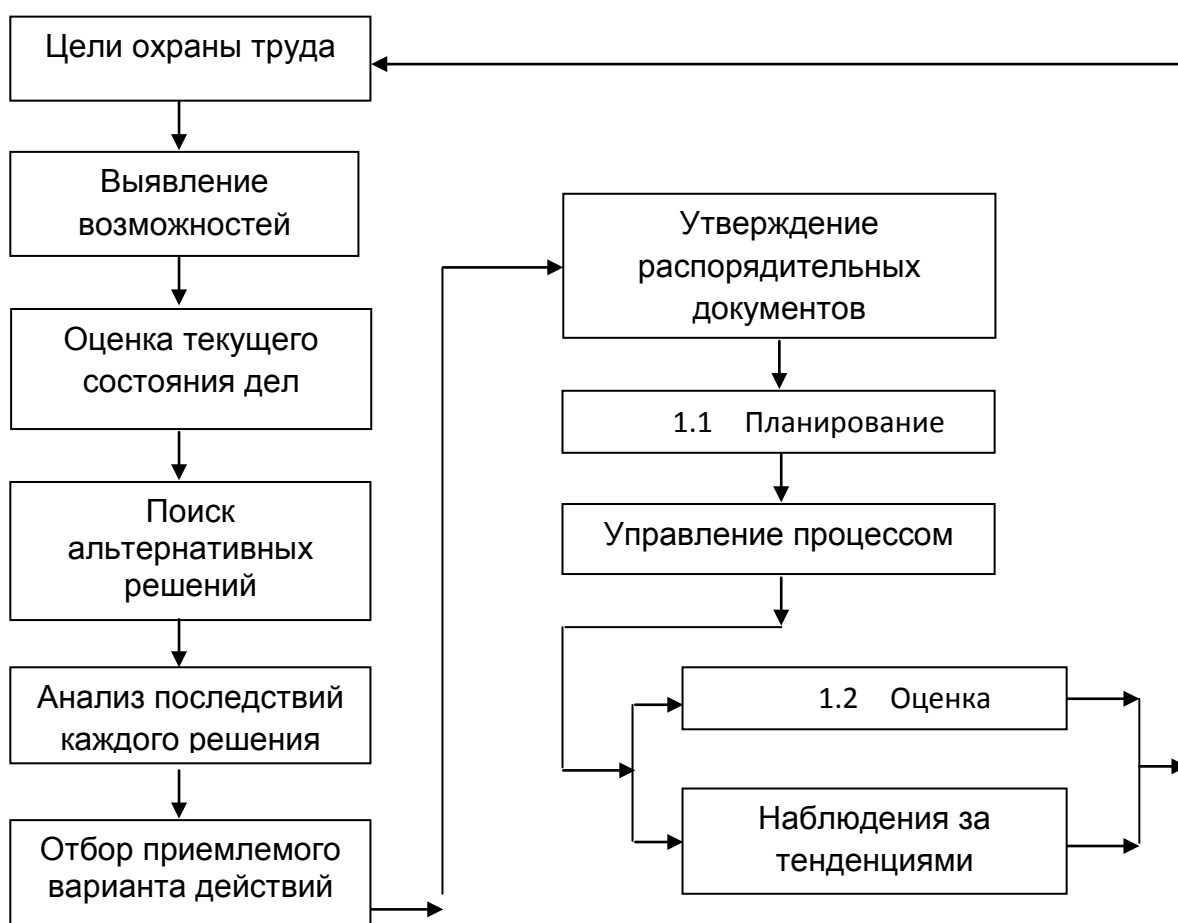


Рисунок 4 Схема процесса управления производственной безопасностью в организации

6.4.2.2 Система управления производственной безопасностью включает организационную структуру, деятельность по планированию, распределению ответственности, процедуры, процессы и ресурсы для

## **ГОСТ Р**

*(проект)*

разработки, внедрения, достижения целей, анализа результативности политики и мероприятий охраны труда организации.

### **6.4.2.3 Цели управления производственной безопасностью**

Одним из важнейших принципов организации производства является создание безопасных и безвредных условий труда на всех стадиях производственного процесса. В связи с этим, основной целью управления производственной безопасностью является совершенствование организации работы по обеспечению безопасности, снижению травматизма и аварийности путем решения комплекса задач по созданию безопасных и безвредных условий труда, лечебно-профилактическому и санитарному обслуживанию работников.

### **6.4.2.4 Задачи управления производственной безопасностью**

Основными задачами, направленными на достижение конечной цели создания безопасных и безвредных условий труда в цехах, на участках и рабочих местах, являются:

- обеспечение безопасности технологических процессов и оборудования;
- обеспечение безопасности зданий и сооружений;
- нормализация санитарно-гигиенических условий;
- обучение работающих и пропаганда правил и норм производственной безопасности;
- организация лечебно-профилактического обслуживания работников;
- обеспечение оптимальных условий труда и отдыха;
- обеспечение работников средствами индивидуальной защиты;
- санитарно-бытовое обслуживание работников;
- профессиональный отбор работников.

### **6.4.2.5 Функции управления производственной безопасностью**

К функциям управления производственной безопасностью относятся: функции учета, анализа и оценки, функции контроля, планирования и

прогнозирования, стимулирования, организации, координации и регулирования.

#### **6.4.2.6 Объекты управления производственной безопасностью**

В качестве общего управления в СУПБ принята деятельность функциональных служб и структурных подразделений по обеспечению безопасных и безвредных условий труда на рабочих местах, производственных участках, в цехах и на предприятии в целом.

### **6.5 Управление информационной безопасностью**

Для обеспечения информационной безопасности поставщик обслуживания должен осуществлять деятельность в отношении рисков, связанных с информационной безопасностью.

Такая деятельность должна включать в себя:

- а) выявление и оценку рисков информационной безопасности;
- б) планирование действий в отношении этих рисков;
- в) обработку рисков информационной безопасности.

Управление информационной безопасностью осуществляется в целях того, что:

- а) СМБ АД достигает ожидаемых результатов;
- б) предотвратить или снизить риски информационной безопасности;
- в) СМБ АД постоянно совершенствуется в целом.

## **Библиография**

1. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Doc. 9859–AN/474, 3-е изд. 2013.
2. Выдача свидетельств авиационному персоналу. Приложение 1 к Конвенции международной гражданской авиации
3. Эксплуатация воздушных судов. Приложение 6 к Конвенции международной гражданской авиации.
4. Летная годность воздушных судов. Приложение 8 к Конвенции международной гражданской авиации
5. Обслуживание воздушного движения. Приложение 11 к Конвенции международной гражданской авиации.
6. Аэродромы. Приложение 14 к Конвенции международной гражданской авиации т.1 и т. 2.

УДК 629.735.083:006.354

ОКС 03.220.50

Ключевые слова: безопасность полетов, авиационная деятельность, управление рисками, менеджмент безопасности

---

Руководитель организации-разработчика:  
МГТУГА

Первый проректор \_\_\_\_\_ В.Д. Горобец

ИСПОЛНИТЕЛИ: