

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказ Державної
авіаційної служби
України
06 березня 2020 р.
№391

Методичні рекомендації «Методологія оцінювання систем управління»

Ці Методичні рекомендації «Методологія оцінювання систем управління» (далі - Методологія) використовується для оцінювання відповідності та ефективності системи управління/СУБП через відповідний набір складових на основі другого видання Додатку 19 ICAO та вимог EASA щодо систем управління організацій. Він складений на основі 12 елементів концептуальних рамок ICAO для СУБП, враховуючи окремі додаткові вимоги EASA щодо систем управління

Державні інспектори Державіаслужби використовують методологію для проведення оцінювання та документування результатів. Альтернативно організація може використати його для здійснення самооцінки, а компетентний орган в результаті проводить перевірку та підтвердження такої самооцінки організації.

Методологія оцінювання систем управління передбачає підтвердження чотирьох рівнів впровадження та/або функціонування, а саме:

Наявність	Існують докази, що відповідна складова задокументована в рамках документації системи управління/СУБП організації.
Застосовність	Відповідна складова є придатною з точки зору об'єму, характеру, складності організації та ризику, властивого діяльності організації.
Дієвість	Існують докази, що складова функціонує та дає результат на виході.
Ефективність	Існують докази, що складова досягає бажаного результату та сприяє підвищенню рівня безпеки польотів.

Для рівнів **Наявність**, **Дієвість** та **Ефективність** представлений загальний опис з метою надання інспектору методичних рекомендацій в процесі

визначення коректного рівня. Причиною відсутності опису для рівня **Застосовність** є те, що ця характеристика специфічна для кожної конкретної організації і її неможливо описати для усіх видів та обсягів організацій. Організація сама відповідальна за визначення застосовності та обґрунтування цього компетентному органу, який зі свого боку повинен це оцінити.

Зміст

Зміст	3
Вступ	4
Коли і як застосовується методологія	4
1 ПОЛІТИКА ТА ЦІЛІ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	10
2 УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	22
3 ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	26
4 ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ	30
5 ДОДАТКОВІ СКЛАДОВІ.....	32

Вступ

Додаток 19 ІСАО сприяє встановленню єдиного підходу до управління безпекою польотів та наглядом за безпекою польотів в усіх сферах авіаційної галузі. В цьому документі приводиться загальна методологія оцінювання з фокусом як на саме оцінювання, так і на постійне поліпшування системи управління/СУБП в рамках регуляторного нагляду.

Загальний підхід до оцінювання ефективності систем управління/СУБП сприяє еволюції наглядової діяльності компетентного органу з традиційного нагляду за формальним виконанням вимог до нагляду, заснованого на характеристиках, а також забезпечує загальну систему координат для оцінювання ефективності систем управління/СУБП та створює надійну основу для взаємного визнання СУБП в рамках двосторонніх домовленостей.

Ця методологія оцінювання розроблена для використання компетентним органом але також може використовуватись організаціями для оцінювання власної системи управління/СУБП з метою забезпечення постійного поліпшування. Результати оцінювання можуть обговорюватись з компетентним органом для того, щоб здобути загальне розуміння ефективності системи управління/СУБП. Також організації можуть використовувати цей методологія для оцінювання системи управління/СУБП підрядних організацій.

Коли і як застосовується методологія

Методологія оцінювання може застосовуватись як для первинної сертифікації (первинне впровадження системи управління/СУБП), так і для постійного експлуатаційного нагляду.

Первинна сертифікація/впровадження

Перед видачою сертифікату компетентний орган повинен переконатися, що усі процеси "Наявні" та "Застосовні" і таким чином організація впровадила усі необхідні складові для функціональної СУБП. В такій первинній сертифікаційній фазі більша частина оцінювання СУБП може бути проведена дистанційно шляхом розгляду доказової документації, що підтверджує впровадження відповідних складових системи управління/СУБП. Проте, проведення такого оцінювання безпосередньо в організації створить для інспекторів можливість надавати поради та рекомендації в процесі впровадження організацією системи управління/СУБП та підвищувати стандартизованість процесу впровадження.

Постійний експлуатаційний нагляд

Після первинного етапу впровадження організація повинна розпочати застосовувати систему управління/СУБП як складову частину власної діяльності. В рамках первинного циклу нагляду компетентний орган повинен переконатись, що процеси системи управління/СУБП організації "Наявні", "Застосовні" та "Дієві". З часом організація може продемонструвати "Ефективність" власних процесів, що являється доказом ефективною СУБП. Для того, щоб підтвердити дійсну "Дієвість" та "Ефективність" процесів СУБП, система управління/СУБП повинна піддаватись регулярній періодичній переоцінці для оцінювання реальних результатів її функціонування. Оцінка повинна покривати усі складові методології оцінювання та може здійснюватися шляхом комбінування візитів до організації, зустрічей та дистанційного аналізу.

В ході еволюції процесів системи управління/СУБП організації та їхнього розвитку до рівнів "Дієвість" та "Ефективність" може виникати необхідність у повторній оцінці критерію застосовності. Зміни у схваленнях організації можуть також вимагати перегляду застосовності процесів СУБП. Таким чином, коли впроваджуються значні зміни, компетентний орган повинен оцінити необхідність у перегляді поточної оцінки для того, щоб переконатись у її подальшій відповідності.

Визнання сторонньої наглядової діяльності

Стороння наглядова діяльність може бути джерелом цінної інформації щодо ефективності системи управління/СУБП. Це може включати таку діяльність, як регулярні аудити та інспекції на предмет відповідності вимогам, розслідування подій та зустрічі/наради з організацією. Інспектор повинен враховувати це шляхом налагодження зв'язків із іншими інспекторами, задіяними в процесі нагляду за організацією. Також компетентний орган може розглянути можливість врахування будь-яких додаткових схвалень/сертифікацій/акредитацій, коли організація продемонструвала досягнення відповідності будь-яким визнаним галузевим стандартам.

Подовження циклу планування нагляду

В контексті схеми нагляду, заснованого на характеристиках, компетентний орган може подовжити цикл нагляду для деяких організацій (для прикладу див. ARO.GEN.305 (c)¹) на основі наступних критеріїв:

1. організація продемонструвала ефективний процес виявлення небезпек для безпеки польотів та управління відповідними ризиками;

2. у відповідності з ORO.GEN.130 організація послідовно демонструвала, що вона зберігає повний контроль над будь-якими змінами;
3. не було виявлено невідповідностей рівня 1; і
4. усі коригувальні дії впроваджувались в строк, погоджений або продовжений компетентним органом, як встановлено у ARO.GEN.350(d)(2).

Такі вимоги щодо подовження циклу аудитів повинні враховуватись на основі оцінки системи управління/СУБП. Для того, щоб здійснити таке подовження, компетентний орган повинен переконатись, що усі процеси є принаймні "Дієвими", а процеси виявлення небезпек, оцінки та зниження ризиків, управління змінами та моніторингу нормативної відповідності є "Ефективними".

Оцінювання організацій, що володіють декількома сертифікатами

У випадках з організаціями, що є утримувачами декількох сертифікатів схвалення, при використанні методології оцінювання системи управління/СУБП рекомендується дотримуватись правила "1 система управління/СУБП = 1 оцінювання". Таким чином, якщо одна організація інтегрує усі сертифікати під однією системою управління/СУБП, в ході оцінювання необхідно розглядати загальну систему управління/СУБП як одне ціле.

Однак, може виникати ситуація, коли різні групи інспекторів наглядатимуть за однією й тією ж системою управління/СУБП але у відношенні різних сертифікатів, що може істотно ускладнювати здійснення єдиного оцінювання. В такому випадку ці групи інспекторів повинні обміняти результатами своїх оцінок між собою і має бути сформований загальний висновок від компетентного органу.

Сфера застосування

Методологія може бути використана для оцінювання організацій будь-яких розмірів. Проте, для того, щоб оцінити чи є конкретна складова СУБП "Застосовною", повинні бути належним чином враховані розмір, характер та складність діяльності організації. При визначенні "Застосовності" конкретної складової інспектори повинні звертатись до будь-яких діючих вимог EASA, які визначають яким чином система управління/СУБП може бути реалізована в

некомплексних організаціях. Державіаслужба повинна також розглядати будь-які застосовані Альтернативні методи відповідності вимогам (AltMoC) як складову частину системи управління/СУБП.

Методологія була розроблена таким чином, щоб охопити усі загальні вимоги до системи управління/СУБП. Оскільки наразі EASA не встановлює єдиних вимог до систем управління/СУБП, можуть застосовуватись додаткові специфічні галузеві вимоги, які в загальному випадку мають розглядатись як частина оцінювання.

Визначення, використані в методології

Наявність: Існують докази, що відповідна складова задокументована в рамках документації системи управління/СУБП організації.

Застосовність: Відповідна складова є придатною з точки зору об'єму, характеру, складності організації та ризику, властивого діяльності організації.

Дієвість: Існують докази, що складова функціонує та дає результат на виході.

Ефективність: Існують докази, що складова досягає бажаного результату та сприяє підвищенню рівня безпеки польотів.

Для рівнів Наявність, Дієвість та Ефективність представлений загальний опис з метою надання інспектору методичних рекомендацій в процесі визначення коректного рівня. Причиною відсутності опису для рівня Застосовність є те, що ця характеристика специфічна для кожної конкретної організації і її неможливо описати для усіх видів та обсягів організацій. Організація сама відповідальна за визначення застосовності складових та обґрунтування цього компетентному органу, який в свою чергу повинен це оцінити.

Рівень **НЗДЕ** розглядається як прогресивний: спочатку складова має бути наявною, потім має бути підтверджена її застосовність, після чого вона починає функціонувати і в результаті може стати ефективною. В ході подальших оцінювань застосовність повинна переоцінюватись з метою врахування змін в організації та її діяльності.

Жодна складова не може вважатись ефективною поки вона не наявна, тому що, якщо вона не задокументована, вона не може виконуватись послідовно та систематично.

На що звернути увагу: ця колонка перелічує підказки для інспектора в процесі аналізу конкретних складових та не призначена для використання в якості чек-листу. Перелічені пункти не являються характерними для якогось конкретного рівня НЗДЕ, а слугують для того, щоб нагадати інспектору про сфери, на які варто звернути увагу. Деякі пункти в цій колонці можуть бути несуттєвими залежно від типу або характеру організації.

Рівень деталізації записів

Важливим моментом при використанні інспектором даної методології є реєстрація доказів оцінювання. Докази охоплюють документацію, звіти, протоколи опитувань та обговорень, але не обмежуються цим. Наприклад, для того, щоб підтвердити наявність складової, найімовірніше доказ має бути просто задокументований, в той час як оцінювання дієвості може потребувати оцінки записів, а також очних дискусій з персоналом організації.

Опрацювання невідповідностей та зауважень (findings and observations)

Існуючі визначення невідповідностей в регламентах ЄС для різних сфер авіаційної галузі не повністю узгоджені між собою і не завжди придатні для оцінок систем управління/СУБП, які в свою чергу більше фокусуються на ефективності процесів. Зауваження мають використовуватись для визначення можливостей для поліпшення та сприяння позитивній культурі безпеки польотів.

При первинній сертифікації або при переході на нові вимоги до системи управління/СУБП утримувачами чинних сертифікатів усі процеси повинні бути наявними і застосовними. Якщо будь-який з них не являється таким, схвалення не може бути надано, а перехід не може вважатись прийнятним. Якщо при виконанні оцінювання після того, як система управління/СУБП стала дієвою і перехідний період завершено, виявляється, що процес не є дієвим, реєструється невідповідність.

При встановленні того, що складова не є ефективною, інспектори розглядають доцільність винесення зауваження для сприяння запропонованим покращенням. Однак, якщо процес "Дієвий" але не "Ефективний", невідповідність не констатується.

Разом зі звітом, який відображатиме усі невідповідності та зауваження, організації повинно бути надане завершене оцінювання з коментарями

інспекторів компетентного органу або принаймні зведена оцінка системи управління/СУБП. Надання організації детальних коментарів щодо процесу оцінювання буде сприяти постійному поліпшуванню системи управління/СУБП та розвитку позитивної культури безпеки польотів на національному рівні.

Рейтингова оцінка системи управління/СУБП за результатами проведеного оцінювання

Основною метою даної методології оцінювання є підтримка інспекторів компетентного органу в процесі оцінювання ефективності системи управління/СУБП послідовним шляхом, а не встановлення оцінки за будь-якою шкалою. Також необхідно враховувати, що схема дієвості ОПП (ANS Performance scheme) може передбачати існування деякої шкали оцінки системи управління/СУБП.

Якщо компетентний орган вирішить давати рейтингову оцінку систем управління/СУБП в рамках авіаційної галузі, використовуючи наведену методологію оцінювання, необхідно врахувати наступні важливі аспекти:

- Оцінка не повинна бути лінійною, а має бути експоненціальною, тобто досягнення ефективності повинно витікати у вищу кількість "балів", для того щоб заохотити організації до прагнення досягнути такого рівня функціонування власних процесів.
- Оцінка не може використовуватись як прохідний/непрохідний критерій, а має допомагати оцінити зрілість системи управління/СУБП по відношенню до рівня, реалізованого іншими організаціями, і сприяти постійному поліпшуванню.
- Оцінка також може сприяти виникненню в організаціях неналежних практик, які можуть ставити під загрозу розвиток позитивної культури безпеки польотів.

1 ПОЛІТИКА ТА ЦІЛІ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

1.1 ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ВИЩОГО КЕРІВНИЦТВА

Текст та посилання на Додаток 19

1.1.1 Постачальник обслуговування повинен визначити власну політику з безпеки польотів у відповідності до міжнародних та національних вимог.

Політика з безпеки польотів повинна:

е) бути підписаною відповідальним керівником організації

г) періодично переглядатись для забезпечення її постійної актуальності та придатності для постачальника обслуговування

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існує політика з безпеки польотів, яка включає зобов'язання щодо постійного поліпшення, забезпечення відповідності усім застосовним законодавчим вимогам і стандартам, враховує найкращі практики та підписана відповідальним керівником.		Політика періодично переглядається для забезпечення її постійної придатності для організації.	Відповідальний керівник добре обізнаний з положеннями політики з безпеки польотів.

На що звернути увагу

- Провести співбесіду з відповідальним керівником для того, щоб оцінити його/її знання та розуміння політики з БП.
- Підтвердити відповідність вимогам регламентів ЄС.
- Провести співбесіди з персоналом, щоб визначити наскільки політика зрозуміла.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
<p>ORO.GEN.200 'Система управління' пункти (а)(2) та (а)(6)</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(2) 'Система управління' - [комплексні експлуатанти]</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (е) - [некомплексні експлуатанти]</p>	<p>ORA.GEN.200 'Система управління' пункти (а)(2) та (а)(6)</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(2) 'Система управління' - [комплексні організації]</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (е) - [некомплексні організації]</p>	<p>ADR.OR.D. 005 'Система управління' пункт (b)(2) та AMC1 ADR.OR. D.005 'Система управління' пункт (b)(2)</p>	<p>ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів'</p> <p>Пункт (1)</p> <p>AMC1 ATS.OR.200(1)(i) Система управління безпекою польотів</p> <p>ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ — КОМПЛЕКСНІ ПРОВАЙДЕРИ ОПР</p> <p>AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) Система управління безпекою польотів</p> <p>ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ [некомплексні провайдери ОПР]</p>	<p>ATCO.OR.C.001 'Система управління навчальних організацій' пункт (b)</p> <p>AMC1 ATCO.OR.C.001(b) Система управління навчальних організацій</p> <p>ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ</p>

Текст та посилання на Додаток 19

1.1.2 Політика з безпеки польотів повинна

b) включати чітку заяву щодо забезпечення необхідних ресурсів для реалізації політики з безпеки польотів

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Політика включає заяву щодо забезпечення достатніх ресурсів		Організація оцінює об'єм ресурсів, що забезпечуються з метою надання безпечного обслуговування, та реалізує заходи для реагування на недоліки в ресурсному забезпеченні.	Організація здійснює перегляд та реалізує заходи для реагування на будь-які прогнозовані недоліки в забезпеченні ресурсів.

На що звернути увагу

- Переглянути доступні ресурси, в т.ч. персонал, обладнання, фінанси.
- Достатність компетентного персоналу.
- Оцінити планову кількість людського ресурсу по відношенню до реальної.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) 'Система управління' - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (e) - [некомплексні експлуатанти]	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) 'Система управління' - [комплексні організації] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (e) - [некомплексні організації]	AMC1 ADR.OR. D.005 'Система управління' пункт (b)(2)	ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів' пункт (1) та відповідні AMC/GM	ATCO.OR.C.001 'Система управління навчальних організацій' пункт (b) та відповідні AMC/GM

Текст та посилання на Додаток 19

1.1.3 Політика з безпеки польотів повинна

f) поширюватись в організації із видимою демонстрацією прихильності принципам

Див. 2.1.2 для c) включати процедури сповіщень з безпеки польотів

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існують засоби поширення політики з безпеки польотів		Політика з безпеки польотів доведена до відома усього персоналу (в т.ч. істотного контрактного персоналу та підрядних організацій).	Люди в організації обізнані з політикою та можуть описати свої обов'язки у відношенні політики з безпеки польотів

На що звернути увагу

- Переглянути яким чином політика поширюється.
- Політика з безпеки польотів є чітко видимою.
- Провести опитування керівників та персоналу на предмет знання політики з безпеки польотів.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) 'Система управління' - [комплексні експлуатанти] Пункт (a)(3) Не враховано для некомплексних експлуатантів	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) 'Система управління' - [комплексні організації] Пункт (a)(3) Не враховано для некомплексних організацій	ADR.OR.D. 005 'Система управління' пункт (b)(2) and AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) 'Система управління' пункт (a)(4)	ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів' (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) 'Система управління безпекою польотів' ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ - [комплексні провайдери ОПР] AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) Система управління безпекою польотів GENERAL [некомплексні провайдери ОПР]	AMC1 ATCO.OR.C.001(b) 'Система управління навчальних організацій' пункт (d)

Текст та посилання на Додаток 19

1.1.4 Політика з безпеки польотів повинна

а) відображати зобов'язання організації стосовно безпеки польотів, включаючи сприяння розвитку позитивної культури безпеки польотів

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
В політиці з безпеки польотів задокументовано зобов'язання керівництва щодо забезпечення безпеки польотів.		Відповідальний керівник та вище керівництво демонструють прихильність принципам, відображеним в політиці з безпеки польотів, через активну та видиму участь у функціонуванні системи управління.	Процес прийняття рішень, заходи та поведінка відображають позитивну культуру безпеки польотів, а також існують вправні лідери з безпеки польотів, які демонструють прихильність принципам, відображеним в політиці з безпеки польотів.

На що звернути увагу

- Усі керівники знайомі з ключовими елементами політики з безпеки польотів.
- Докази участі вищого керівництва у нарадах, навчаннях, конференціях з безпеки польотів, тощо.
- Зворотній зв'язок по опитуванням/дослідженням культури безпеки польотів.
- Взаємовідносини з регулятором та іншими зацікавленими сторонами.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) 'Система управління' пункт (a)(2) - [комплексні експлуатанти]	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) 'Система управління' пункт (a)(2) - [комплексні організації]	ADR.OR.D. 005 'Система управління' пункт (b)(2) та AMC1 ADR.OR. D.005 'Система управління' пункт (a)(3)	АТМ/АNS.ОR.В.015(a) (2) GM3 АТМ/АNS.ОR.В.005(a) (2) Система управління	AMC1 АТСО.ОR.С.001(b) 'Система управління навчальних організацій' пункти (c), (e) та (f)
AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (e) - [некомплексні експлуатанти]	AMC1 ORA.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (e) - [некомплексні організації]		КУЛЬТУРА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ та АТС.ОR.200 'Система управління безпекою польотів' (1)(i) AMC1 АТС.ОR.200 (1) (i) 'Система управління безпекою польотів'	

Текст та посилання на Додаток 19

1.1.5 Політика з безпеки польотів повинна

d) чітко визначати які види поведінки є недопустимими при здійсненні постачальником обслуговування авіаційної діяльності та включати обставини, за яких не будуть застосовуватись дисциплінарні стягнення.

Див. також Регламент (ЄС) 376/2014, Стаття 16.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Політика культури справедливості та відповідні принципи встановлені та чітко визначають прийнятну та неприйнятну поведінку з точки зору сприяння розвитку культури справедливості.		Існують докази, що політика культури справедливості та відповідні принципи застосовуються та популяризуються серед персоналу.	Політика культури справедливості застосовується чесно та послідовно, люди довіряють політиці. Існують докази того, що гранична лінія між прийнятною та непринятною поведінкою була встановлена у консультації з персоналом.

На що звернути увагу

- Докази застосування принципів культури справедливості після виникнення подій.
- Докази того, що результати розслідувань спрямовані на усунення організаційних недоліків, а не концентруються на конкретних особах.
- Переглянути як організація відслідковує обсяги сповіщення.
- Кількість сповіщень з безпеки польотів, істотних для діяльності.
- Сповіщення з безпеки польотів включають власні помилки доповідачів та опис подій, до яких вони причетні (події, коли ніхто не бачить).
- Зворотній зв'язок з опитувань персоналу щодо культури безпеки польотів.
- Провести співбесіду з персоналом для підтвердження їхньої згоди з політикою та принципами культури справедливості.
- Поспілкуватись з персоналом для підтвердження їхньої обізнаності з політикою та принципами культури справедливості.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
Регламент 376/2014 Стаття 16(11) AMC1 ORO.GEN.200 (a)(2)'Система управління' пункт (a)(4) 'принципи представлення інформації з безпеки польотів' - [комплексні організації]	Регламент 376/2014 Стаття 16(11) AMC1 ORA.GEN.200(a) (2)'Система управління' пункт (a)(4) 'принципи представлення інформації з безпеки польотів' - [комплексні організації]	Регламент 376/2014 Стаття 16(11) ADR.OR.D.005 'Система управління' AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) 'Система управління' пункт (b)(3)	Регламент 376/2014 Стаття 16(11) ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів' (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1) (i) 'Система управління безпекою польотів' ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ – [комплексні провайдери ОПР] АТМ/АNS.ОR.А.065	Регламент 376/2014 Стаття 16(11) AMC1 АТСО.ОR.С.001(b) 'Система управління навчальних організацій'

Текст та посилання на Додаток 19

(новий стандарт 1.1.2)

1.1.6 Постачальник обслуговування, належним чином враховуючи власну політику з безпеки польотів, визначає цілі з безпеки польотів. Цілі з безпеки польотів повинні:

- a) формувати основу для моніторингу та вимірювання ефективності забезпечення безпеки польотів як вимагається у 3.1.2
- b) відображати зобов'язання постачальника обслуговування щодо підтримання та постійного поліпшування загальної ефективності СУБП
- c) бути доведені до відома усієї організації
- d) періодично переглядатися на предмет збереження актуальності та відповідності з точки зору діяльності постачальника обслуговування.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Встановлені цілі з безпеки польотів, які узгоджуються з політикою з безпеки польотів, а також існують засоби доведення цілей до відома працівників організації.		Цілі з безпеки польотів є відповідними для організації та регулярно переглядаються і доводяться до відома працівників організації.	Досягнення цілей з безпеки польотів відслідковується вищим керівництвом і впроваджуються заходи для гарантування того, що цілі досягаються.

На що звернути увагу

- Оцінити відповідність та істотність цілей з безпеки польотів.
- Встановлені такі цілі, що будуть сприяти поліпшенню функціонування та дієвості процесів і розвитку позитивної культури безпеки польотів.
- Оцінити яким чином цілі з безпеки польотів доводяться до відома працівників організації.
- Досягнення цілей з безпеки польотів вимірюється через показники ефективності забезпечення безпеки польотів (SPI).

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) 'Система управління' пункт (c)(3) - [комплексні організації] AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) пункт (d) (1) - [комплексні організації] AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) 'Система управління' пункт (a) - [комплексні організації]	AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) 'Система управління' пункт (c)(3) - [комплексні організації] AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) 'Система управління' пункт (d) (1) - [комплексні організації] AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) 'Система управління' пункт (a) - [комплексні організації]	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) 'Система управління' пункт (c)(3)	АТМ/АNS.ОR.В.005(a)(3) 'Система управління' АМС2 АТМ/АNS.ОR.В.005(a)(3) 'Система управління' АМС1 АТS.ОR.200(1)(i) Система управління безпекою польотів ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ — КОМПЛЕКСНІ ПРОВАЙДЕРИ ОПР пункт (b)(3)	АТСО.ОR.С.001 Система управління навчальних організацій АМС1 АТСО.ОR.С.001(b) Система управління навчальних організацій ПОЛІТИКА З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

1.2 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА ОБОВ'ЯЗКИ ЩОДО БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Текст та посилання на Додаток 19

1.2.1 Постачальник обслуговування повинен

а) визначити відповідального керівника, який незалежно від інших функцій нести відповідальність від імені організації за впровадження та підтримання ефективної СУБП

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Був призначений відповідальний керівник, який володіє усією повнотою обов'язків/повноважень та кінцевою відповідальністю за СУБП.		Відповідальний керівник забезпечує відповідні ресурси для СУБП, гарантує впровадження та підтримання СУБП і має повноваження припинити діяльність, якщо ідентифіковано неприйнятний ризик для безпеки польотів.	Відповідальний керівник забезпечує, щоб показники СУБП відслідковувались, переглядались та покращувались.

На що звернути увагу

- Докази того, що відповідальний керівник володіє повноваженнями для забезпечення достатніх ресурсів для підвищення рівня безпеки польотів.
- Докази процесу прийняття рішень щодо прийнятності ризику.
- Переглянути своєчасність заходів в рамках СУБП та достатність ресурсів.
- Докази припинення діяльності при визначенні неприйнятного рівня ризику.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(1) ORO.GEN.210 'Вимоги до персоналу' пункт (а)	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(1) ORA.GEN.210 'Вимоги до персоналу' пункт (а)	ADR.OR.D.015 'Вимоги до персоналу' пункт (а)	ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів' пункт (1)(ii)(iii) AMC1 ATS.OR.200(1)(ii);(iii) Система управління безпекою польотів ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ AMC2 ATS.OR.200(1)(ii);(iii) Система управління безпекою польотів ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ [комплексні провайдери АНО]	ATCO.OR.C.001 Система управління навчальних організацій, (а) ATCO.OR.C.010 'Вимоги до персоналу' пункт (а)

Текст та посилання на Додаток 19

1.2.2 Постачальник обслуговування повинен:

- b) встановити чітку ієрархію відповідальності в організації, включаючи пряму відповідальність вищого керівництва за безпеку польотів,
- c) визначити обов'язки усіх керівників, а також персоналу у відношенні до ефективності забезпечення безпеки польотів в організації незалежно від інших функцій,
- d) задокументувати та довести до відома усіх працівників організації відповідальність, обов'язки та повноваження щодо забезпечення безпеки польотів,
- e) визначити рівень керівників, що володітимуть повноваженнями приймати рішення щодо прийнятності ризиків для безпеки польотів.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Відповідальність, обов'язки та повноваження щодо забезпечення безпеки польотів чітко визначені та задокументовані.		Усі працівники організації ознайомлені та діють у відповідності зі своїми обов'язками, відповідальністю та повноваженнями і заохочуються до підвищення власного вкладу до СУБП.	Відповідальний керівник та вище керівництво розуміють яким ризикам піддається організація, принципи управління безпекою польотів існують по всій організації і таким чином безпека польотів являється невід'ємною частиною повсякденної взаємодії.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Опитати керівництво та персонал щодо їхніх ролей та обов'язків. • Підтвердити, що вище керівництво обізнане з рівнем ефективності забезпечення безпеки польотів та найбільш суттєвими ризиками. • Докази того, що для керівників встановлені цілі/завдання, пов'язані з ефективністю забезпечення безпеки польотів. • Докази активної участі керівництва у функціонуванні СУБП. • Докази належного зменшення ризиків, впровадження відповідних заходів та контролю. • Рівні керівників, уповноважених приймати рішення щодо прийнятності ризиків, чітко визначені. • Рішення про прийнятність ризиків приймаються у відповідності із наданими повноваженнями. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
b) ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(1)	b) ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(1)	b) ADR.OR.D. 005 'Система управління' пункт (b)(1)	b) АТМ/АNS.ОR.В.005 (a)(1) та (b), АТS.ОR.200 'Система управління безпекою польотів' (1)(ii)	b) АТСО.ОR.С.001 'Система управління навчальних організацій' пункт (a)
c) ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(1) ORO.GEN.210 'Вимоги до персоналу' пункти (a) та (b)	c) ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(1) ORA.GEN.210 'Вимоги до персоналу' пункти (a) та (b)	c) ADR.OR.D. 005 'Система управління' (b)(1) та ADR. OR.D.015 'Вимоги до персоналу' (a);(b)	c) АТМ/АNS.ОR.В.005 (a)(1) та АТS.ОR.200(1)(ii)	c) АТСО.ОR.С.001 'Система управління навчальних організацій' пункт (b) АТСО.ОR.С.010 Вимоги до персоналу, пункти (a) та (b)
d) ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(5) АМС1 ORO.GEN.200(a)(5) АМС2 ORO.GEN.200(a)(5) [комплексні експлуатанти]	d) ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(5) АМС1 ОRА.GEN.200(a)(5) АМС1 ОRА.GEN.200(a)(5) [комплексні організації]	d) ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (c), АМС1 АDR.ОR.D.005(c) 'Система управління' та АМС2 АDR.ОR.D.005(c) 'Система управління'	d) АТМ/АNS.ОR.В.005(a)(1) (1) та АТS.ОR.200 'Система управління безпекою польотів' (1)(ii)	d) АТСО.ОR.С.001 'Система управління навчальних організацій', пункт (e)

1 ПОЛІТИКА ТА ЦІЛІ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

<p>e) AMC1 ORO.GEN.200(a) (3) 'Система управління' пункт (b)(2) - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (d) - [некомплексні організації]</p>	<p>e) AMC1 ORO.GEN.200(a) (3) 'Система управління' пункт (b)(2) - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) 'Система управління' пункт (d) - [некомплексні організації]</p>	<p>e) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) 'Система управління'</p>	<p>e) ATM/ANS.OR.B.005 (a)(1) та ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів' (1)(ii)</p>	<p>e) ATCO.OR.C.001 'Система управління навчальних організацій'</p>
---	---	--	--	---

1.3 ПРИЗНАЧЕННЯ КЛЮЧОВОГО ПЕРСОНАЛУ

Текст та посилання на Додаток 19

1.3.1 Постачальник обслуговування повинен призначити керівника, який відповідатиме за впровадження і підтримання функціонування СУБП.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Був призначений компетентний керівник з безпеки польотів, серед обов'язків якого впровадження та підтримання СУБП і який має пряму лінію підзвітності відповідальному керівнику.	Див. Примітку з Додатку 19	Керівник з безпеки польотів впровадив та підтримує СУБП. Керівник з БП постійно взаємодіє з відповідальним керівником та належним чином доводить до відома існуючі проблеми з безпеки польотів, коли це необхідно.	Керівник з безпеки польотів володіє необхідною компетентністю для керування СУБП та своєчасного визначення можливостей для поліпшення. Між відповідальним керівником і керівником з БП існують тісні робочі зв'язки і останній вважається довіреним радником та має відповідний статус в організації.

На що звернути увагу

- Проаналізувати роль керівника з безпеки польотів, в т.ч. довіру та авторитет.
- Докази належної підготовки з безпеки польотів.
- Докази підтримання/підвищення кваліфікації.
- Переглянути яким чином керівник з БП отримує доступ до зовнішньої та внутрішньої інформації з безпеки польотів.
- Переглянути як керівник з БП спілкується та взаємодіє з експлуатаційним персоналом та вищим керівництвом.
- Переглянути робоче навантаження керівника з БП та виділений час на реалізацію власної ролі.
- Перевірити достатність ресурсів, що виділяються на заходи в рамках СУБП, як, наприклад, розслідування з безпеки польотів, аналізування, аудити, організація нарад та популяризація безпеки польотів.
- Переглянути часові періоди впровадження заходів у відповідь на сповіщення.
- Провести інтерв'ю з відповідальним керівником та керівником з безпеки польотів.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПП
ORO.GEN.210 'Вимоги до персоналу' пункт (b) AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) 'Система управління' пункт (a)(1)- [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункт (c) - [некомплексні експлуатанти]	ORA.GEN.210 'Вимоги до персоналу' пункт (b) AMC1-ORA.GEN.200(a)(1) 'Система управління' пункт (a) (1)- [комплексні організації] AMC1-ORA.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункт (c) - [некомплексні організації]	ADR.OR.D.015 'Вимоги до персоналу' пункт (c) та AMC1 ADR.OR.D.015(c) 'Вимоги до персоналу'	ATS.OR.200(1)(iii)	ATCO.OR.C.010 Вимоги до персоналу

Примітка з Додатку 19: Залежно від масштабів діяльності постачальника обслуговування і складності авіаційних продуктів та послуг, що він надає, відповідальність за впровадження та підтримання функціонування СУБП може бути покладена на одну особу або декілька осіб, що виконуватимуть роль керівника з безпеки польотів як єдину власну функцію або у комбінації з іншими обов'язками за умови, що це не призведе до конфлікту інтересів.

1.3.2 Посилання на правила EASA:

Прийнятні методи відповідності вимогам до системи управління для комплексних організацій

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Організація встановила відповідні комітети з безпеки польотів, в рамках яких здійснюється обговорення та управління ризиками з безпеки польотів та недоліками щодо відповідності вимогам і в які входять відповідальний керівник та керівники функціональних областей.		Існують докази проведення засідань згідно затверджених положень про комітети у відповідності з визначеною періодичністю та кворумом. Комітети з безпеки польотів відслідковують ефективність СУБП та функції моніторингу відповідності шляхом підтвердження того, що ресурсне забезпечення достатнє, моніторинг заходів здійснюється, а відповідні цілі та показники з безпеки польотів були встановлені.	В комітети з безпеки польотів входять ключові зацікавлені сторони. Результати засідань документуються, розповсюджуються, а будь-які дії узгоджуються, своєчасно впроваджуються та контролюються. Здійснюється перегляд ефективності забезпечення БП і цілей з БП та впроваджуються належні заходи.

На що звернути увагу

- Переглянути положення про комітети та структуру кожного комітету.
- Переглянути рівні відвідуваності.
- Переглянути протоколи засідань та заходи.
- Результати засідань доводяться до відома інших працівників організації.
- Докази перегляду та обговорення цілей, рівня ефективності забезпечення безпеки польотів та статусу відповідності на засіданнях.
- Учасники ставлять під сумнів представлену інформацію, якщо не існує достатньо доказів.
- Вище керівництво розуміє найбільш суттєві ризики, яким піддається організація, загальний рівень ефективності забезпечення польотів в організації.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПП
AMC1 ORO.GEN.200(a) (1) 'Система управління' пункти (b), (c) та (d)	AMC1 ORA.GEN.200(a) (1) 'Система управління' пункти (b), (c) та (d)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) 'Система управління'	Примітка: Провайдер ОПР вважається комплексним за умови, що він не може заявитись на обмежений сертифікат і не задовольняє критерії, визначені у АТМ/АNS.OR.A.010(a). AMC1 ATS.OR.200(1)(i) Система управління безпекою польотів AMC1 ATS.OR.200(1)(ii) Система управління безпекою польотів ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ [комплексні провайдери ОПР] AMC2 ATS.OR.200(1) (ii);(iii) Система управління безпекою польотів ОРГАНІЗАЦІЯ І ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ [комплексні провайдери ОПР]	Не застосовно

1.4 КООРДИНАЦІЯ ДІЙ У ВИПАДКУ АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ

Текст та посилання на Додаток 19

1.4.1 Постачальник обслуговування, від якого вимагається створення та підтримання актуальності плану дій на випадок аварійної ситуації, зумовленої авіаційною подією або інцидентом, пов'язаними з експлуатацією повітряних суден, або іншими надзвичайними ситуаціями в авіації, повинен забезпечувати належну координацію власного плану дій на випадок аварійної ситуації з планами дій на випадок аварійної ситуації організацій, з яким він взаємодіє при наданні своїх продуктів або послуг.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Було розроблено та розповсюджено відповідний план дій на випадок аварійної ситуації (ERP), який визначає процедури, ролі та дії різних організацій та ключового персоналу.		Проводяться перегляди та випробування ERP для забезпечення його постійної актуальності. Ключовий персонал має легкий доступ до істотних частин ERP в будь-який час. Існують докази координації з іншими організаціями, де це необхідно.	Результати переглядів та випробувань ERP оцінюються та впроваджуються заходи для підвищення ефективності.

На що звернути увагу

- Переглянути план дій на випадок аварійної ситуації.
- Переглянути яким чином спланована координація дій з іншими організаціями.
- Переглянути як ERP розповсюджується і де зберігаються копії.
- Провести бесіду з ключовим персоналом і перевірити доступність ERP для цих осіб.
- Докази врахування різних видів передбачуваних надзвичайних ситуацій.
- Переглянути коли востаннє план переглядався та коли проведені випробування, а також будь-які заходи за результатами.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 `Система управління` пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) `Система управління` пункт (g) - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1)(2)(3)(5) `Система управління` пункт (f) - [некомплексні експлуатанти]	ORA.GEN.200 `Система управління` пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) `Система управління` пункт (g) - [комплексні організації] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1)(2)(3)(5) `Система управління` пункт (f) - [некомплексні організації]	ADR.OR.D.005 `Система управління` пункт (b)(10) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) `Система управління`	ATS.OR.200(1)(iv) AMC1 TS.OR.200(1)(iv) Система управління безпекою польотів AMC1 TS.OR.200(1)(iv) Система управління безпекою польотів КООРДИНАЦІЯ ПЛАНУВАННЯ ДІЙ НА ВИПАДОК АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ ОПР [комплексні провайдери ОПР]	Не застосовно (Застосовуються положення про ERP для провайдерів ОПР)

1.5 ДОКУМЕНТАЦІЯ СУБП

Текст та посилання на Додаток 19				
<p>1.5.1 Постачальник обслуговування повинен розробити та підтримувати в актуальному стані керівництво СУБП, яке описуватиме його:</p> <p>а) політику та цілі в сфері забезпечення безпеки польотів;</p> <p>б) вимоги до СУБП;</p> <p>в) процеси та процедури СУБП;</p> <p>г) ієрархію відповідальності, обов'язки та повноваження стосовно процесів та процедур СУБП.</p>				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ		ЕФЕКТИВНІСТЬ
Документація СУБП включає політики та процедури, що описують систему управління безпекою польотів організації та пов'язані процеси.	Див. Примітку з Додатку 19	Документація СУБП узгоджена з іншими внутрішніми системами управління та є репрезентативною по відношенню до фактично впроваджених процесів. При внесенні змін до документації СУБП здійснюється управління такими змінами. Усі мають доступ, ознайомлені та діють у відповідності з істотними положеннями документації СУБП.		Здійснюється проактивний перегляд документації СУБП з метою поліпшення.
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Переглянути документацію СУБП та процедуру внесення змін. • Перевірити наявність перехресних посилань на інші документи та процедури. • Перевірити доступність документації СУБП для усього персоналу. • Перевірити чи знає персонал де шукати документацію, що стосується безпеки польотів, включаючи процедури, що відповідають їхнім ролям. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
AMC1 ORO.GEN.200(a) (5) 'Система управління' пункт (а) AMC2 ORO.GEN.200(a) (5) - [комплексні експлуатанти]	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(5) AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) 'Система управління' пункт (а) AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) - [комплексні організації]	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (с) та AMC1 ADR.OR.D.005(с) 'Система управління', AMC2 ADR.OR.D.005(с) 'Система управління'	АТМ/АNS.ОR.В.005(в) AMC1 АТМ/АNS. ОR.В.005(в) 'Система управління' та Додаток IV АТS. ОR.200(1)(v) AMC1 АТS.ОR.200(1) (v) Система управління безпекою польотів	AMC1 АТСО.ОR.С.001(е) Система управління навчальних організацій Пункт (е)(8)

Примітка з Додатку 19: Залежно від масштабів діяльності постачальника обслуговування і складності авіаційних продуктів та послуг, що він надає, керівництво СУБП та документація оперативної реєстрації по СУБП можуть представляти собою окремі документи або можуть бути складовою частиною інших документів (або документації) організації, що ведеться постачальником обслуговування.

Текст та посилання на Додаток 19

1.5.2 Постачальник обслуговування повинен розробити та підтримувати в актуальному стані документацію оперативної реєстрації в рамках СУБП як частину власної документації СУБП.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Документація СУБП визначає виходи процесів СУБП та які записи щодо таких виходів мають зберігатись.		Діяльність в рамках СУБП належним чином реєструється, записи є повними і узгодженими, забезпечується належний контроль та захист даних.	Записи СУБП постійно використовуються як вхідні дані для завдань, пов'язаних з управлінням безпекою польотів, та постійного поліпшення СУБП.

На що звернути увагу

- Переглянути оперативну документацію СУБП (реєстр небезпек, протоколи нарад, звіти щодо ефективності забезпечення безпеки польотів, оцінка ризиків, тощо).
- Перевірити яким чином зберігаються записи СУБП і як контролюється версійність.
- Правила щодо захист даних та конфіденційності визначені та застосовуються узгодженим чином.
- Перевірити обізнаність відповідного персоналу з процесами та процедурами контролювання записів.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.220 'Ведення записів'	ORA.GEN.220 'Ведення документації'	ADR.OR.D.035 'Ведення записів'	АТМ/АNS.OR.B.030 Ведення записів	АТСО.OR.C.020 Ведення записів
АМС1 ORO.GEN.220(b) 'Ведення записів'	АМС1 ORO.GEN.220(b) 'Ведення документації'	АМС1 ADR.OR.D.035 'Ведення записів' АМС2 ADR.OR.D.035 'Ведення записів'	АТS.OR.200(1)(v) АМС2 АТS.OR.200(1) (v) Система управління безпекою польотів	АМС1 АТСО.OR.C.020(a);(b) Ведення записів

2 УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

2.1 ВИЯВЛЕННЯ ДЖЕРЕЛ НЕБЕЗПЕК

Текст та посилання на Додаток 19				
<p>2.1.1 Постачальник обслуговування повинен розробити та здійснювати процес для виявлення джерел небезпек, пов'язаних з власними авіаційними продуктами або послугами. Виявлення джерел небезпек повинно базуватись на комбінації реактивних та проактивних методів.</p>				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Існує процес, що визначає яким чином з різних джерел (внутрішніх та зовнішніх) отримуються дані для реактивного та проактивного виявлення загроз.		Небезпеки виявляються та документуються. Ідентифікуються небезпеки, пов'язані з людськими та організаційними факторами.	Організація має реєстр небезпек, який підтримується та переглядається з метою забезпечення актуальності. Організація здійснює безперервний процес проактивного виявлення небезпек, пов'язаних із власною діяльністю та експлуатаційним середовищем, із залученням усього ключового персоналу та зацікавлених сторін. Небезпеки систематично та своєчасно оцінюються.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Переглянути яким чином небезпеки ідентифікуються, аналізуються та реєструються. • Розглянути небезпеки, пов'язані з: <ul style="list-style-type: none"> > можливими сценаріями розвитку авіаційних подій > людськими та організаційними факторами > корпоративними рішеннями та бізнес-процесами > організаціями третіх сторін • Переглянути які внутрішні та зовнішні джерела небезпек враховуються, як, наприклад: звіти з безпеки польотів / аудити / опитування щодо безпеки польотів / розслідування / інспекції / мозковий штурм / діяльність з управління змінами / комерційний та інший зовнішній вплив, тощо. • Розслідування подій з безпеки польотів визначають причинні/супутні фактори. Небезпеки, ідентифіковані з подій, обробляються у відповідності зі статтями 4 та 5 Регламенту (ЄС) 376/2014. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
<p>ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3)</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (а)(1) - [комплексні експлуатанти]</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункти (а), (b) та (d) - [некомплексні експлуатанти]</p>	<p>ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3)</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (а)(1) - [комплексні організації]</p> <p>AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункти (а), (b) та(d) - [некомплексні організації]</p>	<p>ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(3)</p> <p>AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) 'Система управління'</p>	<p>ATM/ANS.OR.B.005(а)(5)</p> <p>ATS.OR.200(2)(i)</p> <p>AMC1 ATS.OR.205(b)(1)</p> <p>AMC2 ATS.OR.205(b)(1)</p>	<p>ATCO.OR.C.001 Система управління навчальних організацій пункт (с)</p> <p>AMC1 ATCO.OR.C.001(с) 'Система управління навчальних організацій'</p>

2.1.2 Регламент (ЄС) 376/2014 та Додаток 19 Доповнення 2 Стандарт 1.1.1.с) процедури звітності в області безпеки польотів.				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
<p>Існує конфіденційна система сповіщення для реєстрації обов'язкових сповіщень про події та добровільних повідомлень, яка включає систему зворотного зв'язку і зберігається у базі даних.</p> <p>Були визначені обов'язки у відповідності з Регламентом (ЄС) 376/2014.</p> <p>Процес описує яким чином впроваджуються заходи щодо сповіщень і визначає відповідні часові рамки.</p>		<p>Система сповіщення проста для застосування, використовується та є доступною для усього персоналу.</p> <p>Доповідачам а також усім іншим працівникам організації, якщо це допустимо, надається зворотній зв'язок щодо будь-яких реалізованих (або не реалізованих) дій.</p> <p>Сповіщення оцінюються, обробляються, аналізуються та зберігаються.</p> <p>Люди розуміють та виконують свої обов'язки у відношенні системи сповіщення.</p> <p>Сповіщення обробляються у відповідності до визначених часових рамок.</p>	<p>Існує адекватна система сповіщення, що враховує об'єм надходження та якість отриманих сповіщень.</p> <p>Сповіщення про події своєчасно обробляються.</p> <p>Персонал демонструє впевненість і довіру до організаційної політики щодо сповіщення та пов'язаних процесів.</p> <p>Система сповіщення використовується з метою сприяння процесу прийняття рішень керівництвом та постійного поліпшення.</p> <p>Система сповіщення відкрита для отримання сповіщень від третіх сторін (партнери, постачальники, підрядники, тощо).</p>	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Переглянути систему сповіщення на предмет доступності та легкості використання. • Перевірити довіру персоналу до системи сповіщення, обізнаність та знання, про що необхідно сповіщати. • Переглянути яким чином забезпечується захист даних та досягається конфіденційність. • Докази зворотного зв'язку з доповідачами, організацією та третіми сторонами. • Оцінити об'єм та якість сповіщень, в тому числі сповіщень про власні недоліки в роботі доповідачів. • Переглянути періоди завершення обробки сповіщень. • Перевірити доступність для надання сповіщень підрядними організаціями та замовниками. • Підтримка процесів аналізування та реагування. • Підтвердити, що обов'язки щодо аналізу, зберігання та реагування у відношенні до подій чітко визначені. • Перевірити чи знає відповідний персонал які події підпадають під обов'язкове сповіщення. • Оцінити як вище керівництво враховує виходи системи сповіщення. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
Регламент (ЄС) 376/2014 Стаття 4 'Обов'язкові сповіщення', Стаття 5 'Добровільні сповіщення', Стаття 13 'Аналіз та подальші дії щодо подій на національному рівні', Стаття 16 'Захист джерел інформації'.				

2.2 ОЦІНКА ТА ЗМЕНШЕННЯ РИЗИКУ

Текст та посилання на Додаток 19

2.2.1 Постачальник обслуговування повинен розробити та підтримувати процес, що забезпечуватиме **аналізування, оцінювання** [та контроль] ризиків з безпеки польотів, пов'язаних з виявленими небезпеками.

Див. Примітку з Додатку 19.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існує процес для аналізування та оцінювання ризиків з безпеки польотів. Рівень ризику, що є прийнятним для організації, визначений.		Аналізування та оцінювання проводяться послідовним чином на основі визначених процесів. Встановлений рівень прийнятності ризиків застосовується.	Аналізи та оцінки ризиків переглядаються на предмет узгодженості та для визначення потенціалу з поліпшення процесів. Оцінки ризиків регулярно переглядаються для забезпечення актуальності. Критерій прийнятності ризиків використовується постійно, застосовується в процесі прийняття рішень керівництвом і регулярно переглядається.

На що звернути увагу

- Переглянути процедури та схему класифікації ризиків.
- Критерії серйозності та ймовірності визначені (або описана альтернативна методологія).
- Переглянути форму реєстру ризиків.
- Вибрати випадкову ідентифіковану небезпеку і перевірити як вона була оброблена та задокументована.
- Переглянути що є тригером для задіяння процесу оцінки ризиків.
- Перевірити винесення будь-яких припущень та яким чином вони розглядаються.
- Переглянути яким чином класифікуються проблеми, коли немає достатніх кількісних даних.
- Процес визначає хто може виносити рішення про прийнятність рівня ризику.
- Реєстр ризиків переглядається та відслідковується відповідним комітетом(-ами) з безпеки польотів.
- Докази того, що критерій прийнятності ризиків регулярно застосовується в процесі прийняття рішень.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (b)(1) - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункти (а), (b) та (d) - [некомплексні експлуатанти]	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (b)(1) - [комплексні організації] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункти (а), (b) та (d) - [некомплексні організації]	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(4) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) 'Система управління'	ATS.OR.200(2)(i)	ATCO.OR.C.001 'Система управління навчальних організацій' пункт (с) AMC1 ATCO.OR.C.001(c) 'Система управління навчальних організацій'

Примітка з Додатку 19: Цей процес може включати проактивні методи аналізування даних про безпеку польотів.

Методичні рекомендації "Методологія оцінювання систем управління"
2 УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Текст та посилання на Додаток 19

2.2.2 Постачальник обслуговування повинен розробити та підтримувати процес, що забезпечуватиме [аналізування, оцінювання та] **контроль** ризиків з безпеки польотів, пов'язаних з виявленими небезпеками.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Організація встановила процес для прийняття рішень та застосування відповідних заходів з контролювання ризиків.		Застосовуються належні заходи з контролювання ризиків для зменшення ризиків до прийнятного рівня, які включають відповідні строки та розподіл обов'язків. Людський фактор враховується як частина процесу розробки заходів з контролювання ризиків.	Заходи з контролювання ризиків практичні, послідовні та застосовуються своєчасно і таким чином, щоб не створити додаткові ризики. Заходи з контролювання ризиків враховують людський фактор.

На що звернути увагу

- Заходи з контролювання ризиків враховують людські та організаційні фактори.
- Докази застосування заходів з контролювання ризиків та реалізації подальших дій.
- Врахування сукупного ризику.
- Перевірити чи заходи з контролювання знижують залишковий ризик.
- Заходи з контролювання ризиків чітко визначені.
- Переглянути використання заходів з контролювання ризиків, які повністю покладаються на втручання людини.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
AMC1 ORO. GEN.200(a)(3) 'Система управління' пункт (b)	AMC1 ORA.GEN.200(a) (3) 'Система управління' пункт (b)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) 'Система управління'	ATS.OR.200(2)(i)	АТСО.АR.В.001 Система управління, (а)(4); Також застосовуються положення для провайдерів ОПР.

3 ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

3.1 МОНІТОРИНГ ТА ВИМІРЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Текст та посилання на Додаток 19

3.1.1 Постачальник обслуговування повинен розробити та впроваджувати заходи для верифікації (перевірення) ефективності забезпечення безпеки польотів організації та валідації (підтвердження) ефективності заходів з контролювання ризиків.

Див. Примітку з Додатку 19.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Встановлено процес для оцінювання ефективності застосованих заходів з контролювання ризиків.		Здійснюється верифікація заходів з контролювання ризиків з метою перевірки впровадження та оцінки їхньої ефективності.	Заходи з контролювання ризиків оцінюються та вживаються дії з метою забезпечення їхньої ефективності та надання безпечного обслуговування. Причини неефективності заходів з контролювання ризиків піддаються аналізуванню.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> Докази оцінювання ефективності заходів з контролювання ризиків (наприклад, аудити, опитування, аналізи). Докази оцінювання заходів з контролювання ризиків, що застосовуються контрактними організаціями / третіми сторонами. Інформація з процесів забезпечення безпеки польотів та моніторингу відповідності використовуються як входи процесу управління ризиками. Переглянути випадки, коли заходи з контролювання ризиків були змінені в результаті оцінювання. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (d)(1) - [комплексні експлуатанти]	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (d)(1) - [комплексні організації]	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(5) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) 'Система управління'	ATS.OR.200 (3)(i)	Не застосовне, проте застосовуються положення для Провайдерів ОПР.

Примітка з Додатку 19: Процес внутрішнього аудиту являється одним із засобів моніторингу відповідності нормативним вимогам щодо безпеки польотів, що є базою, на якій будується СУБП, і оцінки ефективності заходів з контролювання ризиків з безпеки польотів та СУБП в цілому. Інструктивний матеріал щодо сфери застосування процесу внутрішнього аудиту міститься в Керівництві з управління безпекою польотів ICAO (SMM) (Doc 9859).

Текст та посилання на Додаток 19

3.1.2 Ефективність забезпечення безпеки польотів постачальника обслуговування повинна підтверджуватись по відношенню до показників ефективності забезпечення безпеки польотів (SPI) та цільових рівнів ефективності забезпечення безпеки польотів (SPT) в рамках СУБП з метою забезпечення досягнення цілей з безпеки польотів організації (safety objectives).

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існує процес, що описує яким чином вимірюється ефективність забезпечення безпеки польотів організації, включаючи процедури щодо показників та цільових рівнів ефективності забезпечення безпеки польотів, які пов'язані з цілями з безпеки польотів організації.		Ефективність забезпечення безпеки польотів організації вимірюється, здійснюється постійний моніторинг показників ефективності забезпечення безпеки польотів, а їхні значення використовуються для аналізування тенденцій.	Значення SPI відображають ефективність забезпечення безпеки польотів організації та ефективність заходів з контролювання ризиків на основі надійних даних. SPI регулярно переглядаються та оновлюються з метою забезпечення постійної актуальності. У випадках, коли значення SPI вказують на неефективність заходів з контролювання ризиків, вживаються відповідні заходи.

На що звернути увагу

- Докази того, що SPI засновані на надійних джерелах даних.
- Докази останнього перегляду показників ефективності забезпечення безпеки польотів.
- Визначені SPI та цільові рівні співвідносяться з діяльністю організації, властивим їй ризиком та цілями з безпеки польотів.
- SPI фокусуються на найважливіших аспектах, а не на тому, що легко вимірювати.
- Врахування державних SPI.
- Перевірити чи здійснюються коригуючі заходи у випадках, коли значення SPI демонструють негативну тенденцію (невідповідні заходи з контролювання ризиків або неадекватні SPI).
- Докази того, що результати процесу моніторингу ефективності забезпечення безпеки польотів враховуються на рівні вищого керівництва.
- Докази зворотного зв'язку для відповідального керівника.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (d)(1) - [комплексні експлуатанти]	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (d)(1) - [комплексні організації]	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(5) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) 'Система управління'	АТМ/АNS.ОR.В.005(а)(3) AMC2 АТМ/АNS.ОR.В.005(а)(3) Система управління AMC1 АТS.ОR.200(1)(v) Система управління безпекою польотів	Не застосовне, проте застосовуються положення для Провайдерів ОПР.

3.2 УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ

Текст та посилання на Додаток 19

3.2.1 Постачальник обслуговування повинен розробити та здійснювати процес для виявлення змін, що можуть вплинути на рівень ризику з безпеки польотів, пов'язаний з авіаційним продуктом або обслуговуванням, що надається, а також для ідентифікації та управління ризиками з безпеки польотів, що можуть виникати внаслідок таких змін.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Організація встановила процес управління змінами з метою оцінки впливу змін на безпеку польотів та управління будь-якими виявленими ризиками у відповідності з існуючим процесом управління ризиками з безпеки польотів.		Процес управління змінами функціонує. Він включає виявлення небезпек та оцінку ризиків із впровадженням відповідних заходів з контролювання ризиків до винесення рішення про реалізацію зміни. Аспекти людського фактору враховуються як частина процесу управління ризиками.	Процес управління змінами застосовується до усіх змін, пов'язаних з безпекою польотів, в тому числі до проблем, пов'язаних з людським фактором, та враховує накопичення багатьох змін. Процес ініціюється плановим чином, своєчасно та послідовно і включає підтвердження безпечності впроваджених змін.

На що звернути увагу

- В процесі задіяні ключові зацікавлені сторони.
- Переглянути що є тригером для задіяння процесу управління змінами.
- Переглянути нещодавні зміни, які пройшли через процес оцінки ризиків.
- Зміни авторизуються належним чином уповноваженими особами.
- Перехідні ризики ідентифікуються та здійснюється управління такими ризиками.
- Переглянути заходи з реагування, як, наприклад, чи проводилась валідація будь-яких припущень.
- Переглянути чи існує вплив на попередні оцінки ризиків та існуючі небезпеки.
- Перевірити чи враховується сукупний вплив від комбінації багатьох змін.
- Переглянути чи враховуються ризики з безпеки польотів при змінах комерційного характеру (реструктуризація, зменшення об'ємів, IT - проекти, тощо)
- Докази врахування людського фактору при здійсненні змін.
- Переглянути вплив змін на підготовку та компетентність персоналу.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (е) - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункт (b) - [некомплексні експлуатанти]	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (е) - [комплексні організації] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункт (b) - [некомплексні організації]	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(6) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) 'Система управління' ADR.OR.B.040 'Зміни' зокрема, пункт (f)	АТМ/АNS.ОR.А.040 Зміни — загальні положення АТМ/АNS.ОR.А.045 Зміни до функціональної системи АТМ/АNS.ОR.В.005(а)(4) АТМ/АNS.ОR.В.010 Зміни — загальні положення АТS.ОR.205 Оцінювання та забезпечення безпеки польотів при змінах в функціональній системі ОПР АТS. ОR.210 Критерії безпеки польотів	AMC1 АТСО.ОR.С.001(е) Система управління навчальних організацій пункт (с)

3.3 ПОСТІЙНЕ ПОЛІПШУВАННЯ СУБП

Текст та посилання на Додаток 19

3.3.1 Постачальник обслуговування повинен здійснювати моніторинг та оцінювання процесів СУБП для підтримання або постійного поліпшення загальної ефективності СУБП.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існує процес моніторингу та аналізування ефективності СУБП із застосуванням доступних даних та інформації.		Існують докази періодичного аналізування ефективності функціонування СУБП та впровадження відповідних заходів.	При аналізуванні ефективності СУБП використовуються різноманітні джерела інформації, включаючи аналізи даних з безпеки польотів, а результатом є рішення щодо постійного поліпшення.

На що звернути увагу

- Яка інформація та дані з безпеки польотів використовуються керівництвом для винесення рішень щодо постійного поліпшення?
- Докази:
 - > Врахування історичного досвіду при внесенні змін до СУБП та операційних процесів;
 - > Ідентифікації та застосування найкращих практик;
 - > Проведення опитувань та оцінювань організаційної культури та впровадження відповідних заходів;
 - > Аналізування даних та використання результатів Комітетами з безпеки польотів.
- Докази впровадження заходів щодо виявлених недоліків та потенціалу для поліпшення.
- Використання даних щодо зовнішніх подій, результатів розслідувань, нарад щодо безпеки польотів, звітів щодо виявлених джерел небезпек, результатів аудитів та аналізування даних з безпеки польотів з метою забезпечення постійного поліпшення СУБП.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
Reg. 216/2008 Критичні вимоги щодо повітряної експлуатації пункт 8.a.4 ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) та (а)(6) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (f) - [комплексні експлуатанти] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункт (e) - [некомплексні експлуатанти]	Reg. 216/2008 Критичні вимоги щодо ліцензування пілотів пункт 3.a.1(ii) для АТО та 4.c.1(ii) для AeMC ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(3) та (а)(6) AMC1 ORO.GEN.200(а)(3) 'Система управління' пункт (f) - [комплексні організації] AMC1 ORO.GEN.200(а)(1);(2);(3);(5) 'Система управління' пункт (e) - [некомплексні організації]	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(7) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) 'Система управління'	ATS.OR.200(2)(iii)	AMC1 ATCO.OR.C.001(e) Система управління навчальних організацій пункт (b)

4 ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

4.1 ПІДГОТОВКА ТА НАВЧАННЯ

Текст та посилання на Додаток 19

4.1.1 Постачальник обслуговування повинен розробити та застосовувати програму підготовки персоналу щодо безпеки польотів, яка забезпечуватиме належну підготовку усього персоналу та досягнення компетентності, необхідної для виконання власних обов'язків в рамках СУБП.

Об'єм програми підготовки щодо безпеки польотів повинен відповідати ступеню участі кожного працівника в функціонуванні СУБП.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існує програма підготовки щодо СУБП, яка включає первинну та продовжену підготовку. Підготовка охоплює індивідуальні задачі щодо БП (включаючи ролі, обов'язки та відповідальність) та опис функціонування СУБП організації.		Програма підготовки щодо СУБП забезпечує належну підготовку для різноманітного персоналу організації, підготовка здійснюється компетентним персоналом.	Підготовка щодо СУБП оцінюється на предмет усіх аспектів (цілі навчання, зміст, методики та стилі навчання, тестування) та пов'язується з процесом оцінки компетентності. Програма підготовки регулярно переглядається для забезпечення врахування зворотного зв'язку з різних джерел.

На що звернути увагу

- Переглянути програму підготовки щодо СУБП, включаючи зміст курсу та методику навчання.
- Переглянути записи щодо проведеної підготовки на відповідність програмі підготовки.
- Переглянути яким чином оцінюється компетентність інструкторів.
- Підготовка охоплює інформацію щодо зовнішніх подій, результатів розслідувань, нарад щодо БП, звітів про виявлені джерела небезпек, результатів аудитів, аналізувань даних щодо БП, навчань та оцінок курсів, тощо.
- Переглянути яким чином оцінюється підготовка для нового персоналу або у випадку змін посад.
- Переглянути будь-які оцінки підготовки.
- Чи охоплює підготовка людський та організаційний фактор?
- Опитати персонал на предмет власного розуміння своєї ролі в рамках СУБП організації та обов'язків щодо БП.
- Перевірити чи весь персонал ознайомлений з питаннями забезпечення відповідності.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(4) AMC1 ORO.GEN.200(а)(4) 'Система управління' пункт (а)	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(4) AMC1 ORO.GEN.200(а)(4) 'Система управління' пункт (а)	ADR.OR.D.005 'Система управління' (b)(8) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	АТМ/АNS.ОR.В.005(а)(6) Додаток IV АТS.ОR.200 'Система управління безпекою польотів' (4)(i)	АТСО.ОR.С.001 'Система управління навчальних організацій', пункт (d)

4.1.2 Посилання EASA				
EASA ORX.GEN.200(a)(4) вимоги щодо підтримання підготовленості та компетентності персоналу для виконання завдань, пов'язаних з безпекою польотів та відповідністю.				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Встановлено процес для забезпечення того, що в організації працює підготовлений та компетентний персонал.		Існують докази застосування процесу та реєстрації результатів.	В рамках програми оцінювання компетентності вживаються відповідні коригувальні заходи, коли це необхідно, та встановлено зв'язок з програмою підготовки.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Переглянути яким чином при прийомі на роботу та періодично здійснюється оцінювання компетентності. • Перевірити врахування завдань та обов'язків з безпеки польотів та управління відповідністю. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(4) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) 'Система управління' пункт (a)	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (a)(4) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) 'Система управління' пункт (a)	ADR.OR.D.005 'Система управління' (b)(8) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	ATM/ANS.OR.B.005 (a)(6) Додаток IV ATS.OR.200 'Система управління безпекою польотів' (4)(i))	AMC1 ATCO.OR.C.001(d) Система управління навчальних організацій ПЕРСОНАЛ

4.2 ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ ЩОДО БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Текст та посилання на Додаток 19

Постачальник обслуговування повинен розробити та застосовувати формальні засоби для обміну інформацією щодо безпеки польотів, які:

- забезпечуватимуть ознайомлення працівників із СУБП в об'ємі, що співвідноситься з їхніми посадами;
- надаватимуть важливу з точки зору безпеки польотів інформацію;
- пояснюватимуть причини вжиття конкретних заходів для підвищення рівня безпеки польотів; і
- пояснюватимуть причини введення або змін процедур, пов'язаних з безпекою польотів

Див. також Регламент (ЄС) 376/2014 (Стаття 13(3))

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
Існує процес для визначення яка важлива з точки зору БП інформація повинна бути розповсюдженою і яким чином вона поширюється для усього відповідного персоналу організації. Це включає контрактні організації та персонал, де необхідно.		Критична інформація з безпеки польотів поширюється в рамках організації для усього відповідного персоналу, в тому числі контрактних організацій та персоналу, де необхідно.	Організація аналізує та ефективно розповсюджує критичну інформацію з безпеки польотів через набір різноманітних засобів для максимізації засвоєння та розуміння. Процес обміну інформацією з безпеки польотів оцінюється з метою визначення ступеню використання та розуміння, а також для поліпшення, де це можливо.

На що звернути увагу

- Переглянути джерела інформації, що використовується в процесі обміну інформацією щодо БП.
- Переглянути методи розповсюдження інформації з БП, наприклад, наради, презентації, e-mail, веб-сайти, інформаційні бюлетені, плакати, тощо.
- Оцінити придатність засобів поширення інформації.
- Чи переглядаються засоби з обміну інформацією на предмет ефективності та чи використовуються матеріали для актуалізації відповідних програм підготовки.
- Результати істотних заходів, змін та розслідувань розповсюджуються.
- Перевірити доступність інформації з БП.
- Опитати персонал щодо останньої розповсюдженої інформації.
- Переглянути чи інформація, пов'язана з подіями, доводиться до відома відповідного персоналу (внутрішнього та зовнішнього) та чи вона належним чином знеособлюється перед цим.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(4)	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(4)	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(9) та AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9)	АТМ/АNS.ОR.В.005 (а)(7) АТS.ОR.200(4)(ii)	Не застосовне, проте застосовуються положення для Провайдерів ОПР.
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(5)	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(5)	'Система управління'	АМС1 АТМ/ АNS.ОR.В.005(а) (7) Система управління	
АМС1 ОRO.GEN.200(а) (4) 'Система управління' пункт (b)	АМС1 ОРА.GEN.200(а) (4) 'Система управління' пункт (b)			

5 ДОДАТКОВІ СКЛАДОВІ

Ці додаткові складові включені для того, щоб оцінювання співвідносилося з вимогами до системи управління EASA або новими примітками з Додатку 19. Вони вважаються важливими частинами ефективної СУБП.

5.1 УПРАВЛІННЯ ВЗАЄМОДІЄЮ

Текст та посилання на Додаток 19				
5.1.1 Доповнення 2 Примітка 2.—				
Взаємодія постачальника обслуговування з іншими організаціями може мати істотний вплив на забезпечення безпечності продукції або послуг, що надаються.				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Організація визначила та задокументувала істотні внутрішні та зовнішні зв'язки (інтерфейси) та характер критичності таких зв'язків.		Організація управляє взаємодією через виявлення небезпек та управління пов'язаними ризиками. Здійснюється підтвердження оцінювання впровадження заходів з мінімізації ризиків, що реалізуються зовнішніми організаціями.	Організація володіє глибоким розумінням процесу управління взаємодією. Існують докази, що ризики, пов'язані з інтерфейсами організації виявляються та контролюються. Організації, з якими існують інтерфейси, забезпечують обмін інформацією з БП та впровадження необхідних заходів.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Переглянути як задокументовані організаційні зв'язки. Це може бути складовою частиною описання системи. • Докази: <ul style="list-style-type: none"> › Питання і сфери з БП, що викликають занепокоєння, та пов'язані небезпеки визначені; › Події з БП сповіщаються, аналізуються та обробляються; › Заходи з контролювання ризиків застосовуються та періодично переглядаються; › Організаційні зв'язки періодично переглядаються; • СУБП організації охоплює виявлення небезпек, пов'язаних із зовнішніми послугами/діяльністю та внутрішніми інтерфейсами. • З суттєвими зовнішніми організаціями проводяться підготовки та заходи з популяризації питань з БП. • Зовнішні організації беруть участь у функціонуванні СУБП та обмінюються інформацією з БП. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
Немає прямого посилання Див. ORO.GEN.205 'Діяльність, передана за контрактом' та пов'язані GM1 & 2	Немає прямого посилання Див. ORA.GEN.205 'Діяльність, передана за контрактом' та пов'язані GM1 & 2	ADR.OR.D.010 'Діяльність, передана за контрактом' та ADR.OR.D.025 'Координація з іншими організаціями'	ATM/ANS.OR.B.005 'Система управління' пункт (f) GM1 ADR.OR.B.040(f) 'Зміни' пункти (b)(2) та (b)(3)	Немає прямого посилання

5.2 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ТА ФУНКЦІЯ МОНІТОРИНГУ ВІДПОВІДНОСТІ

5.2.1 Обов'язки та відповідальність, пов'язані із забезпеченням відповідності, визначені				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Застосовні вимоги чітко визначені та належним чином відображені в керівництвах та процедурах організації. Обов'язки та відповідальність, пов'язані із забезпеченням відповідності, визначені для усього персоналу.		Керівництва та процедури організації регулярно переглядаються для врахування будь-яких змін у застосовних вимогах. Весь персонал обізнаний із власними обов'язками та відповідальністю за забезпечення відповідності та виконання вимог процесів і процедур.	Персонал та керівництво вносять пропозиції щодо поліпшення процесів та процедур. Працівники проактивно виявляють потенційні невідповідності та сповіщають про них.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> Переглянути яким чином вище керівництво забезпечує постійну відповідність застосовним вимогам. Переглянути посадові інструкції на предмет наявності обов'язків щодо забезпечення відповідності. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.205 'Вимоги до персоналу' пункт (b)	ORA.GEN.205 'Вимоги до персоналу' пункт (b)	ADR.OR.D.005 'Система управління' пункт (b)(11)	АТМ/АNS.ОR.В.020 Вимоги до персоналу	АТСО.ОR.С.010 Вимоги до персоналу, пункт (b)

5.2.2 Обов'язки та відповідальність, пов'язані із моніторингом відповідності, визначені				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ	
Існують документальні підтвердження того, що визначено особу або групу осіб із відповідальністю за моніторинг відповідності, включаючи наявність особи, що виконує роль керівника з моніторингу відповідності і має прямий доступ до відповідального керівника. Відповідальність та обов'язки відповідального керівника щодо моніторингу відповідності задокументовані.		Керівник з моніторингу відповідності впровадив та реалізує програму моніторингу відповідності. Відповідальний керівник забезпечує наявність достатніх ресурсів для моніторингу відповідності та незалежність аудиторської діяльності.	Організація встановила механізм для оцінювання ефективності та результативності діяльності з моніторингу відповідності із забезпеченням зворотного зв'язку для відповідального керівника. Відповідальний керівник та вище керівництво активно відслідковують статус заходів з моніторингу відповідності.	
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> Яким чином керівник з моніторингу відповідності взаємодіє з: <ul style="list-style-type: none"> вищим керівництвом лінійними керівниками персоналом з управління БП? Докази того, що вище керівництво реалізує необхідні заходи за результатами діяльності з моніторингу відповідності. Перевірити достатність персоналу, задіяного в процесі моніторингу відповідності. Перевірити докази існування прямих ліній підзвітності відповідальному керівнику. Переглянути яким чином забезпечується незалежність аудиторської функції. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
АМС1 ОRО. GEN.200(а)(6) 'Система управління' пункт (с)	АМС1 ОRА. GEN.200(а)(6) 'Система управління' пункт (с)	АМС1 АDR.ОR. D.005(б) (11) Система управління пункт (б) та АМС2 АDR.ОR. D.005(б) (11) Система управління	АМС1 АТМ/АNS. ОR.В.005(с) Система управління МОНІТОРИНГ ВІДПОВІДНОСТІ	АМС2 АТСО.ОR.С.001(ф) Система управління навчальних організацій МОНІТОРИНГ ВІДПОВІДНОСТІ

5.2.3 Програма моніторингу відповідності				
НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ		ЕФЕКТИВНІСТЬ
<p>В організації наявна програма моніторингу відповідності, яка описує періодичність діяльності з моніторингу, процедури аудиту, інспектування, звітності, подальших дій та ведення записів.</p> <p>Описані шляхи забезпечення незалежності функції моніторингу відповідності.</p>		<p>Програма моніторингу відповідності виконується та регулярно переглядається.</p> <p>Це включає внесення змін до програми у випадку виявлення ризиків або при організаційних або операційних змінах.</p> <p>Функція моніторингу відповідності незалежна від операційної діяльності та охоплює діяльність, передану за контрактом.</p>		<p>Організація регулярно переглядає програму моніторингу відповідності та процедури з метою визначення необхідності у змінах та забезпечення їхньої постійної ефективності.</p>
На що звернути увагу				
<ul style="list-style-type: none"> • Оцінити зміст програми на предмет охоплення застосовних нормативних вимог. • Переглянути яким чином ризик та показники ефективності використовуються для визначення глибини та частоти діяльності з моніторингу відповідності. • Переглянути яким чином забезпечується незалежність. • Переглянути що є тригером для внесення змін в програму. • Перевірити чи не існує будь-яких потенційних конфліктів інтересів. 				
Відповідні вимоги ЄС/EASA				
Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	ATM/ANS	Навчальні організації диспетчерів УПР
<p>AMC1 ORO.GEN.200(a) (6) 'Система управління' пункт (d)(2) (vi)</p> <p>GM2 ORO.GEN.200(a)(6) 'Система управління' [комплексні організації]</p> <p>GM3 ORO.GEN.200(a) (6) 'Система управління' [некомплексні організації]</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200(a) (6) 'Система управління' пункт (d)(2) (vi)</p>	<p>AMC1 ADR.OR.D.005(b) (11) Система управління пункт (c)(2)(vi)</p>	<p>AMC1 ATM/ANS.OR.B.005 (c) Система управління МОНІТОРИНГ ВІДПОВІДНОСТІ</p>	<p>GM1 ATCO.OR.C.001(f) 'Система управління навчальних організацій' пункт (c)(2)(vi)</p>

5.2.4 Виходи реалізації програми моніторингу відповідності, наприклад, результати аудитів, включаючи контроль реалізації коригувальних та запобіжних дій.

НАЯВНІСТЬ	ЗАСТОСОВНІСТЬ	ДІЄВІСТЬ	ЕФЕКТИВНІСТЬ
<p>Організація задокументувала процедури для визначення коригувальних та запобіжних дій і контролювання їх впровадження.</p> <p>Існує процес, що описує яким чином результати аудитів доводяться до відома відповідального керівника та вищого керівництва.</p> <p>Інтерфейс між моніторингом відповідності та процесом управління ризиками з безпеки польотів описаний.</p>		<p>Визначення та контроль реалізації коригувальних та запобіжних дій здійснюється у відповідності з встановленими процедурами та включає аналізування та усунення ключових причин виявлених невідповідностей.</p> <p>Статус реалізації коригувальних та запобіжних дій регулярно доводиться до відома відповідних представників вищого керівництва та персоналу.</p>	<p>Організація регулярно переглядає статус реалізації коригувальних та запобіжних дій.</p> <p>Організація аналізує системні причини та супутні фактори виявлених невідповідностей.</p> <p>Інформація про критичні невідповідності використовується в процесі внутрішньої підготовки з БП та в рамках заходів з популяризації питань БП.</p> <p>Результати аудитів, ключові причини та супутні фактори аналізується та враховуються при перегляді внутрішніх політик та процедур.</p> <p>Між персоналом з моніторингу відповідності та персоналом, задіяним у інших функціях СУБП, здійснюється постійна комунікація.</p>

На що звернути увагу

- Переглянути методи, що застосовуються для аналізування ключових причин невідповідностей.
- Чи використовуються методи послідовно?
- Переглянути будь-які повторювані невідповідності та випадки прострочення або невпровадження коригувальних дій.
- Перевірити задоволення строків на виконання коригувальних дій.
- Обізнаність вищого керівництва щодо статусу критичних невідповідностей та пов'язаних коригувальних та запобіжних дій.
- Для визначення причин та супутніх факторів задіюється відповідний персонал.
- Перевірити узгодженість результатів внутрішніх аудитів та результатів зовнішніх аудитів.

Відповідні вимоги ЄС/EASA

Експлуатанти	Льотні школи	Аеродроми	АТМ/АNS	Навчальні організації диспетчерів УПР
ORO.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(б)	ORA.GEN.200 'Система управління' пункт (а)(б)	AMC1 ADR.OR.D.005(b) (11) 'Система управління' пункт (а)(1) пункти (b) та (e)	AMC1 АТМ/ ANS.OR.B.005(c) Система управління МОНІТОРИНГ ВІДПОВІДНОСТІ	АТСО.OR.C.001 'Система управління навчальних організацій' пункт (f)