



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

РАЗРАБОТКА ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ИКАО ПО СОГЛАСОВАННОМУ ВНЕДРЕНИЮ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА (СМК) В АВИАЦИИ И СООТВЕТСТВУЮЩЕМУ НАДЗОРУ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА EUR DOC 048

(Представлено Казахстаном)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Принципы системы менеджмента качества (СМК) уже включены в Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО и развиваются параллельно с системами управления безопасностью полетов, структурно согласуясь с международными стандартами, например, ISO 9000. Несмотря на то, что требования СМК интегрированы в нормативно-правовую базу, опыт показывает, что их внедрение по-прежнему непоследовательно, особенно применительно к авиаперевозчикам, что отчасти объясняется ограниченными требованиями к СМК в SARPS ИКАО.

Для устранения этих пробелов Региональная экспертная группа ИКАО по безопасности полетов (RESG) и Европейская группа планирования авиационных систем ИКАО (EASPG) одобрили конкретные действия в рамках Плана безопасности полетов Европейского региона (EUR RASP на 2023–2025 гг.). Специальная проектная группа разработала Руководство EUR DOC 048 по согласованному внедрению СМК в авиации и связанном с ним надзору, а также Инструмент оценки СМК в поддержку согласованного внедрения. Выбранный для пилотного проекта Казахстан протестировал этот инструмент и выявил расхождения в национальных нормативных актах и различные уровни зрелости СМК среди поставщиков обслуживания.

Тестирование подтвердило, что Руководство EUR DOC 048 является одним из эффективных инструментов для укрепления практики СМК в секторе. Поэтому Казахстан предлагает разработать на основе этих инструментов инструктивный материал ИКАО, чтобы предложить согласованные руководящие принципы всем государствам-членам.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать важность последовательного внедрения СМК в авиации и связанного с ним надзора;
- б) учитывать содержание документа EUR DOC 048 при разработке и публикации дальнейшего инструктивного материала ИКАО.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"

<i>Финансовые последствия</i>	<i>Для авиационного сообщества: не определены.</i> <i>Для ИКАО: не определены</i> Казахстан готов внести вклад в эту инициативу своими экспертными знаниями и людскими ресурсами
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и часть III "Международный коммерческий воздушный транспорт. Вертолеты" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов" Дос 9841 "Руководство по утверждению учебных организаций" Дос 9760 "Руководство по летной годности" Дос 8335 "Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора" EUR Дос 048 "Руководство по согласованному внедрению СМК в авиации и связанном с ним надзору" Инструмент оценки СМК Серия стандартов ISO 9000 EASPG RESG08 RESG RASP WG07 SOD EASPG RESG09 RESG RASP WG08 SOD

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Принципы системы менеджмента качества (СМК) уже отражены в Приложениях и Рекомендуемой практике ИКАО, охватывающих такие аспекты, как приверженность руководства, планирование ресурсов, обеспечение качества, контроль поставщиков и управление документооборотом. С 2006 года системы управления безопасностью полетов (СУБП) разрабатываются параллельно с принципами СМК, со значительной долей совпадения по структуре и целям, в соответствии со стандартами ISO 9000.

1.2 Европейский союз еще больше укрепил применение СМК, включив требования СМК в набор требований к системам управления, находящимся под контролем заинтересованных сторон в авиации. Европейские правила объединяют СУБП и обеспечение соблюдения/СМК в единую структуру, поддерживая гармонизированный подход, признавая, что системные (организационные) проблемы являются факторами, способствующими возникновению авиационных происшествий и инцидентов, и то, что поставщики обслуживания, внедрившие принципы СМК, лучше подготовлены к выявлению и решению организационных проблем благодаря мерам обеспечения качества и постоянного совершенствования. Региональная группа экспертов ИКАО по безопасности полетов (RESG) и Европейская группа планирования авиационных систем ИКАО (EASPG) одобрили включение конкретных мер по обеспечению безопасности полетов в План безопасности полетов Европейского региона (EUR RASP на 2023–2025 гг.): EUR. SPT.0099 "Применение отдельных требований СМК ISO к системам управления отдельных поставщиков авиационного обслуживания".

1.3 В поддержку этой работы RESG сформировала Проектную группу по внедрению надзора за СМК (QMSOI PT), которая разработала Руководство EUR DOC 048 по согласованному

внедрению СМК в авиации и связанном с ним надзору и Инструмент оценки СМК. Выбранный для пилотного проекта Казахстан протестировал этот инструмент (находится в стадии разработки, окончательная версия пока не готова) и представил результаты на совещании EASPG в мае 2025 года.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Результаты добровольного тестирования выявили заметные пробелы. Анализ пробелов показал несоответствия среди требований к СМК в национальных правилах для различных поставщиков обслуживания в Казахстане. Несмотря на наличие требований к эксплуатантам воздушных судов, утвержденным учебным организациям, утвержденным организациям по техническому обслуживанию и отдельным видам поставщиков аэронавигационного обслуживания (например, к службе аэронавигационной информации и к метеорологической службе), они сильно различаются по сфере применения и степени детализации.

2.2 Тестирование Инструмента оценки СМК для авиаперевозчиков показало, что большинство эксплуатантов соблюдают лишь минимальные национальные требования и сталкиваются с трудностями в поддержании документированных процессов, выявлении рисков и возможностей, а также выработке надежных целей и направлений политики, связанных с качеством. С другой стороны, эксплуатанты, подпадающие под стандарты IOSA или SGRAO (требования группы Shell к эксплуатантам воздушных судов), продемонстрировали высокий уровень зрелости СМК, даже превышающий национальные требования.

2.3 Кроме того, в SARPS ИКАО содержится недостаточно подробная информация о требованиях к СМК для эксплуатантов воздушных судов. Это отрицательно влияет на то, как разрабатываются и применяются национальные правила, что сказывается на показателях безопасности полетов. В отличие от организаций по техническому обслуживанию и подготовке, которые в большей степени согласуются с SARPS ИКАО, авиаперевозчики не имеют четких и подробных указаний по СМК на глобальном уровне.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Опыт Казахстана показывает, что Руководство EUR DOC 048 и Инструмент оценки СМК (находится в стадии разработки, окончательная версия пока не готова) являются эффективными средствами объективной оценки и повышения уровня зрелости СМК среди различных поставщиков обслуживания в авиации. Эти инструменты помогают устранить пробелы в регулировании и способствуют последовательному применению принципов СМК в секторе гражданской авиации.

3.2 Таким образом, Казахстан предлагает разработать в будущем инструктивный материал ИКАО на основе документа EUR DOC 048, чтобы предоставить всем государствам – членам ИКАО четкие и согласованные руководящие принципы по внедрению требований СМК в авиации и их интеграции в системы надзора.