



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

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

(Представлено Грузией, Казахстаном и Республикой Молдова)

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 и Инструмент оценки СМК являются эффективными инструментами для оценки и укрепления практики СМК в секторе. Поэтому Казахстан, Грузия и Молдова предлагают разработать официальный документ ИКАО на основе этих инструментов, чтобы предложить согласованный инструктивный материал всем государствам-членам.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть данное предложение о разработке официального документа ИКАО на основе Руководства EUR DOC 048 и Инструмента оценки СМК;
- b) поручить ИКАО утвердить соответствующий документ (Doc) ИКАО, чтобы поддержать последовательное внедрение и надзор за СМК на глобальном уровне;
- c) Казахстан готов внести вклад в эту инициативу своими экспертными знаниями и людскими ресурсами.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Для авиационного сообщества: не определены. Для ИКАО: не определены
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 <i>"Выдача свидетельств авиационному персоналу"</i> Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов"</i> , часть I <i>"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"</i> и часть III <i>"Международный коммерческий воздушный транспорт. Вертолеты"</i> Приложение 8 <i>"Летная годность воздушных судов"</i> Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i> Дос 9859 <i>"Руководство по управлению безопасностью полетов"</i> Дос 9841 <i>"Руководство по утверждению учебных организаций"</i> Дос 9760 <i>"Руководство по летной годности"</i> Дос 8335 <i>"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"</i> EUR Дос 048 <i>"Руководство по согласованному внедрению СМК в авиации и связанном с ним надзору"</i> <i>Инструмент оценки СМК</i> <i>Серия стандартов ISO 9000</i> <i>EASPG RESG08 RESG RASP WG07 SOD</i> <i>EASPG RESG09 RESG RASP WG08 SOD</i>

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 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 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, Грузия и Молдова предлагают разработать официальный документ ИКАО на основе документа EUR DOC 048 и Инструмента оценки СМК, чтобы предоставить всем государствам – членам ИКАО четкий и согласованный инструктивный материал по внедрению требований СМК в авиации и их интеграции в системы надзора.

— КОНЕЦ —