

ДОБАВЛЕНИЕ 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЯЕМОСТЬЮ

Примечание. Инструктивный материал по разработке, внедрению, утверждению и мониторингу системы FRMS содержится в Руководстве для регламентирующих органов по системам управления рисками, связанными с утомляемостью (Doc 9966).

В систему управления рисками, связанными с утомляемостью (FRMS), создаваемую в соответствии с п. 4.10.6 главы 4, как минимум, включаются:

1. Политика и документация в отношении FRMS

1.1 Политика в отношении FRMS

1.1.1 Эксплуатант определяет свою политику в отношении FRMS, которая включает ясную характеристику всех элементов FRMS.

1.1.2 Политика устанавливает требование о том, чтобы виды полетов, на которые распространяется FRMS, четко оговаривались в руководстве по производству полетов.

1.1.3 Политика:

- a) отражает совместную ответственность руководителей, летного и кабинного экипажей и другого соответствующего персонала;
- b) ясно излагает задачи FRMS, связанные с обеспечением безопасности полетов;
- c) подписывается подотчетным исполнительным руководителем организации;
- d) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;
- e) содержит обязательства руководителей относительно эффективного представления отчетной информации о безопасности полетов;
- f) содержит обязательства руководителей относительно предоставления адекватных ресурсов для FRMS;
- g) содержит обязательства руководителей относительно непрерывного совершенствования FRMS;
- h) требует ясного определения каналов подотчетности руководителей, летного и кабинного экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- i) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

Примечание. Материал по эффективному представлению отчетной информации о безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

1.2 Документация FRMS

Эксплуатант разрабатывает и обновляет документацию FRMS, в которой описаны и учитываются:

- a) политика и задачи в отношении FRMS;
- b) процессы и процедуры FRMS;
- c) порядок подотчетности, обязанности и ответственные применительно к этим процессам и процедурам;
- d) механизмы постоянного задействования руководителей, летных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала;
- e) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учет прохождения подготовки;
- f) запланированная и фактическая продолжительность полетного времени, служебного времени и времени отдыха с указанием значительных расхождений и их причин;

Примечание. Материал по значительным расхождениям содержится в Руководстве для регламентирующих органов по системам управления рисками, связанными с утомляемостью (Doc 9966).

- g) результаты использования FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

2. Процессы управления рисками, связанными с утомляемостью

2.1 Выявление опасных факторов

Примечание. Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов содержатся в дополнении В к Приложению 19.

Эксплуатант разрабатывает и реализует три основных задокументированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомляемостью:

2.1.1 Предсказательный

В рамках предсказательного процесса опасные факторы, связанные с утомляемостью, выявляются путем изучения графиков работы экипажей и учета известных факторов, влияющих на сон, утомляемость и работоспособность. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- a) эксплуатационный опыт отрасли или эксплуатантов и данные, полученные в отношении аналогичных видов полетов;
- b) практика разработки графиков работы экипажей, основанная на продемонстрированных результатах;
- c) биоматематические модели.

2.1.2 Упреждающий

В рамках упреждающего процесса опасные факторы, связанные с утомляемостью, выявляются в ходе текущего производства полетов. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- a) собственные отчеты о связанных с утомляемостью рисках;
- b) опросы экипажей относительно утомляемости;
- c) соответствующие производственные данные о работе членов летных и кабинных экипажей;
- d) имеющиеся базы данных по безопасности полетов и научные исследования;
- e) анализ данных о запланированном и фактически отработанном времени.

2.1.3 Исправительный

В рамках исправительного процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомляемостью, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомляемости. Толчком к задействию этого процесса может служить, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- a) отчеты об утомляемости,
- b) конфиденциальные донесения,
- c) отчеты проверяющих,
- d) инциденты,
- e) анализ полетных данных.

2.2 Оценка риска

2.2.1 Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры оценки риска, устанавливающие вероятность и потенциальную серьезность событий, связанных с утомляемостью, и определяющие момент, когда в отношении соответствующих рисков требуются меры их снижения.

2.2.2 В рамках процедур оценки риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- a) эксплуатационными процессами,
- b) степенью их вероятности,
- c) возможными последствиями,
- d) эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полетов.

2.3 Снижение риска

Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, в рамках которых:

- a) выбирается надлежащая стратегия снижения риска,
- b) реализуется стратегия снижения риска,
- c) отслеживается ход реализации и эффективность стратегии.

3. Процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS

Эксплуатант разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS в целях:

a) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS, анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер контроля рисков для безопасности полетов, связанных с утомляемостью. Источники данных, среди прочего, могут включать:

- 1) донесения об опасных состояниях и результаты их расследования,
- 2) проверки и обследования,
- 3) обзоры и исследования по вопросам утомляемости;

b) обеспечения официального процесса контроля изменений, который, среди прочего, включает:

- 1) выявление изменений в эксплуатационной сфере, которые могут влиять на FRMS;
- 2) выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;
- 3) рассмотрение имеющегося инструментария, который может быть использован для поддержания или улучшения результативности FRMS, до введения изменений;

c) обеспечения непрерывного совершенствования FRMS. Это, среди прочего, включает:

- 1) устранение и/или видоизменение тех мер управления рисками, с которыми были связаны нежелательные последствия или которые более не являются необходимыми в силу изменений эксплуатационных или организационных условий;
- 2) регулярную оценку средств, оборудования, документации и процедур;
- 3) определение необходимости введения новых процессов и процедур для снижения вновь возникающих рисков, связанных с утомляемостью.

4. Процессы продвижения FRMS

Процессы продвижения FRMS обеспечивают поддержку непрерывного развития FRMS, постоянного улучшения ее общей результативности и достижения оптимальных уровней безопасности полетов. В рамках своей системы FRMS эксплуатант разрабатывает и внедряет:

- a) программы подготовки, обеспечивающие уровень знаний, соответствующий должностным обязанностям руководителей, летных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала, затрагиваемого планируемой FRMS;
- b) эффективный план информирования о FRMS, в котором:
 - 1) всем соответствующим заинтересованным сторонам разъясняются вопросы политики, процедуры и ответственность, связанные с FRMS;
 - 2) описываются каналы коммуникации, используемые для сбора и распространения информации, касающейся FRMS.