

А. А. ГАСЫМОВ, заведомом

ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (SMS) И СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА (QMS), ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В ФОРМАТЕ “COMPLIANCE MANAGEMENT” В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Резюме. В статье рассмотрен вопрос, касающийся роли процессов интеграции системы менеджмента качества в сфере гражданской авиации. Рассмотрено и проанализировано понятие эффективного внедрения ИСМ в корпоративной среде. Проведен анализ Документа ИКАО-9859, благодаря чему обоснована необходимость внедрения интегрированной системы корпоративного менеджмента в организациях, работающих в гражданской авиации. В статье обоснованы достоинства внедрения интегрированных систем. Выделены общие и специфические принципы Системы управления безопасностью (SMS) и Системы менеджмента качества (QMS). На конкретном примере требований «Руководства управления безопасностью» рассмотрена система эффективного внедрения ИСМ.

Ключові слова: рекомендательная практика гражданской авиации, интегрированная система управления, система управления безопасностью, система менеджмента качества, Совет ИКАО, управление соответствием.

ВВЕДЕНИЕ

Тематика тенденции развития международной авиации всегда была актуальной и весьма крупномасштабной. Принимая во внимание национальные интересы государств – членов ИКАО, в Чикагской Конвенции были предусмотрены требования некоторых пунктов, где принятие SARP (Рекомендательная практика гражданской авиации), а также внесение в них соответствующих изменений и дополнений осуществляет постоянно действующий исполнительный орган ИКАО, а именно — Совет ИКАО [5]. Согласно Чикагской конвенции, чтобы обеспечить нормативно-правовые условия выполнения общих обязанностей и обязательств, государство должно ввести в действие законодательную основу авиационной деятельности. В соответствии с положениями SARP, такая законодательная основа принимается на самом высоком законодательном уровне. Законодательную основу обычно называют основным авиационным законодательством (“Basic Aviation Law”, “Aviation Rules” или “Basic Regulation”).

Базовый административно-правовой регулятор, то есть авиационное законодательство, является составной частью общего законодательного уровня, регулирующего все сферы

деятельности гражданской авиации в каждом государстве. Поэтому основное авиационное законодательство должно соответствующим образом ссылаться и интегрироваться в существующую общегосударственную законодательную сферу. Совет ИКАО, признавая необходимость в определении взаимосвязи между критическими элементами государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, вводит некоторые обновления и дополнения SARP по Системе управления безопасностью полетов (СУБП), четко определяя дополнительные пояснительные примечания, направленные на обеспечение реализации этих требований. Следует отметить, что как положения Чикагской конвенции, так и SARP устанавливают общие обязанности и обязательства для всех государств-участников ИКАО, которые определяют сферу ответственности государства в деятельности гражданской авиации. Такими условиями являются: приемлемый уровень единообразия практики и процедур гражданских авиационных властей (Civil Aviation Authorities — CAA) при регулировании деятельности гражданской авиации, который будет достаточным для эффективного взаимодействия государств на международном

уровне. Внедрение SARPs прежде всего направлено на достижение рационального уровня унификации, а также эффективной гармонизации применяемых норм с целью обеспечения необходимого и приемлемого для государств, подписавших Чикагскую конвенцию, уровня единообразия процедур и практики государственного регулирования в сфере деятельности гражданской авиации [1].

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Стремительное развитие концепции “Системы безопасности полетов” стремительно менялось в последние годы. Начиная с 2000 г. ИКАО активно начало применять и развивать механизм управления по данному направлению. Основные понятия и критерии системы были определены в первом издании “Руководства по управлению безопасностью полетов”, вышедшего в свет в 2006 г. (ICAO-9859 № AN/460) [2]. Принимая во внимание широкий спектр рисков авиационной деятельности, непосредственно связанной с эксплуатацией воздушных судов и процессов (обеспечивающих их эксплуатацию), ИКАО ставит стратегическую цель, а именно — определение эффективных методов по снижению уровня рисков и обеспечения механизмов их контроля и координации.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Таким образом, уже в феврале 2013 г. Совет ИКАО единогласно принял “Международные стандарты” и “Рекомендуемую практику”, отражаемые в первом издании Приложения 19 ИКАО, определяемые в основном документе по “Управлению безопасностью полетов”. Однако, учитывая специфику данного механизма и предстоящий объем работ, который необходимо определить для его практического применения и принятия соответствующих мер для ее усовершенствования на соответствие установленным нормам и требованиям, Совет ИКАО определил дату начала применения в практической деятельности с 14 ноября 2013 г. (спустя 9 месяцев).

Внесенной поправкой было четко определены критерии применения Системы управления безопасностью (СУБ) на организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление двигателей и воздушных винтов, чему способствует упоминание этих организаций в Приложении 8 “Летная годность воздушных судов”. Также соответствующая поправка обеспечила повышение уровня мер защиты получаемых данных и информации о состоянии

безопасности полетов и их источников. Один из ключевых элементов поправки — это повышение статуса предметного механизма управления СУБ, содержавшегося в прежнем дополнении к Приложению 19 (до статуса SARPs, которые были включены в новое добавление).

В результате принятия указанной поправки Советом ИКАО в марте 2016 г. в свет вышло второе издание Приложения 19, что в полной мере отразило существенный характер внесенной поправки и завершило второй этап разработки настоящего Приложения. Несмотря на то, что второе издание Приложения 19 ИКАО “Управление безопасностью полетов” вступило в силу 11 июля 2016 г., применение данного документа было определено на период с начала ноября 2019 года. Постепенно, осуществляя свои стратегические цели и плановые мероприятия по усовершенствованию системы безопасности всей авиационной деятельности в целом и основываясь на обновленные требования второго издания Приложения 19, в ноябре 2018 г. в свет выходит четвертое издание “Руководства управления безопасностью” (“Safety Management Manual”).

Этот документ в кардинальном смысле изменил понятие системы безопасности, сфер ее распространения и применения в гражданской авиации. Если предыдущие руководства в сфере безопасности определяли достаточно четкие критерии процессов управления безопасностью полетов, то последнее издание определяет общекорпоративную политику и критерии к системе комплексного управления безопасностью для всех уровней, областей и сфер авиационной деятельности. Обязанности государства по управлению безопасностью полетов изложены в главе 3 Приложения 19. Они включают требования поставщиков услуг, указанных в SARPs, для внедрения SMS (Системы управления безопасностью). Внедрение СУБ поставщиками услуг детально описано в главе 4 Приложения 19.

Четвертое издание “Руководства управления безопасностью” определяет основы применения эффективной интегрированной системы менеджмента, а также механизма управления безопасностью на общекорпоративном уровне для эксплуатантов и организаций, вовлеченных в процессы гражданской авиации. Так, в п. 9.7.5.2. Документа ИКАО-9859 приводится перечень систем, которые могут входить в единую систему интегрированного управления. Таковыми являются:

- 1) Система менеджмента качества (QMS — Quality Management System);
- 2) Система управления безопасностью (SMS — Safety Management System);

- 3) Система управления авиационной безопасностью (SeMS — Aviation Security Management);
- 4) Система экологического менеджмента (EMS — Environmental Management System);
- 5) Система управления охраной здоровья и безопасностью труда (OHSMS — Occupational Health and Safety Management System);
- 6) Система финансового управления (FMS — Financial Management System) [2].

Посредством внедрения и развития интеграции различных систем управления для организаций создается возможность создания эффективного и результативного менеджмента на высококачественном уровне, демонстрируя единую стратегическую направленность и назначение данных систем. Рассматривая компоненты каждой из этих систем, можно выделить основные их требования, основа которых определена в международных стандартах. Так, в части Системы менеджмента качества определен единый стандарт ISO-9001 (версия от 2015). Данный стандарт является фундаментальной основой для большинства стандартов, определяемых требованиями системного характера. К основным критериями для компаний, внедривших систему менеджмента на соответствие требованиям указанного стандарта, можно отнести такие:

- определение среды компании (данное требование охватывает понимание организации, определения требований и ожиданий заинтересованных сторон, определение области применения СМК, а также описание СМК и ее рабочих процессов);
- демонстрация лидерства высшего руководства и ее приверженность в поддержании и развитии СМК (которое охватывает: общие требования лидерства, посредством чего эта приверженность должна обеспечиваться; принцип ориентации на потребителя; требования касательно политики в области качества; критерии по определению функций, ответственности и полномочий);
- планирование (в части действий в отношении рисков и возможностей, целей и мероприятий по их достижению в сфере развития системы управления рабочими процессами, а также в области процессов, связанных с изменениями (“Change Management”));
- ресурсы и средства обеспечения (представляет собой комплекс, который охватывает человеческие ресурсы, инфраструктуру, среду для функционирования процессов, ресурсы для мониторинга и организационные знания, а также требования в части компетент-

ности, осведомленности и внутрикорпоративного обмена информацией);

- обеспечение и контроль деятельности компаний на стадиях жизненного цикла продукции и услуг (охватывает критерии по: планированию и управлению деятельностью компании; связям с потребителями; определению требований к продукции и к услуге; проектированию и разработке продукции либо услуги; механизму управления поставщиками и процессами outsource; а также по общем процессу производства, выпуска продукции/услуги и управлению несоответствующими результатами рабочих процессов);
- оценка результатов деятельности всей организации, которая охватывает требования по процессам мониторинга, измерения, анализа и оценки в области: удовлетворенности потребителей; соответствия продукции или услуг; результативности СМК; успешности планирования; действий в отношении рисков и возможностей; результатов деятельности поставщиков и потребностей в улучшении всей системы управления. Особая часть выделяется для анализа всей системы управления со стороны высшего руководства;
- улучшение, к понятию которого можно отнести весь комплекс мероприятий, связанных с коррекцией, корректирующими действиями и механизмом управления несоответствиями, постоянного улучшения системы, инноваций и процессов реорганизации [5].

Согласно требованиям п. 9.7.6. Документа ИКАО-9859 определяется необходимость интеграции SMS (Системы управления безопасностью) и QMS (Системы менеджмента качества). Обе системы дополняют друг друга: тогда как SMS фокусируется на управлении рисками безопасности и показателях безопасности всей деятельности авиапредприятия, в то время как СМК — сосредоточен на соблюдении предписывающих положений и требований, чтобы соответствовать ожиданиям клиентов и договорным обязательствам [2].

Целями СУБ являются такие: идентификация опасности, оценка рисков для безопасности и внедрения эффективного контроля риска в сфере безопасности. В отличие от этого, СМК фокусируется на последовательной поставке продуктов и услуг, соответствующих соответствующим спецификациям и процессам управления и координации производственными рисками.

Тем не менее, как СУБ, так и СМК должны:

- планироваться и управляться;
- стремиться к постоянному улучшению;



Рис. 1. Общие и специфичные принципы систем: системы менеджмента качества (QMS) и системы управления безопасностью (SMS)

- задействовать все организационные функции бизнес-процессов;
- выявить неэффективные процессы и процедуры;
- иметь одинаковую цель — предоставлять потребителям/клиентам безопасные и надежные продукты и услуги.

ВЫВОДЫ (ПЕРСПЕКТИВЫ ДАЛЬНЕЙШИХ ИССЛЕДОВАНИЙ)

За последние годы, применяя международную практику ведущих компаний на основе последних требований ИКАО, некоторые провайдеры и эксплуатанты внедрили в практической деятельности интегрированную систему управления, совмещающая требования Системы менеджмента качества и Системы управления безопасностью в Единую корпоративную систему управления. Данная система определяется как организационная структура и связанные с ней ресурсы, процедуры и бизнес процессы, которые необходимы для создания и непрерывного улучшения системы и повышения уровня качества, при предоставлении продукта либо услуги по средствам соблюдения норм и требований безопасности. Важно

отметить, что тенденция развития последних документов ИКАО в сфере систем управления определяется тем, что контроль за соблюдением «управления соответствию» (Compliance Management) становится неотъемлемой частью обеспечения более эффективного контроля за рисками безопасности [3]. Определяя стратегическую направленность на интеграцию основных систем функционирования организаций в сфере гражданской авиации, необходимо выделить общие и специфичные принципы обеих систем: СМК (QMS) и СУБ (SMS).

В интегрированной системе управления с едиными целями и принятием решений, учитывая более широкие воздействия на все виды деятельности организации, процессы управления качеством и безопасностью будут весьма эффективными и продуктивными. При этом, дополняя друг друга в рамках единой централизованной системы корпоративного управления, они будут способствовать достижению общих целей, а именно — повышению уровня качества (оказываемых услуг либо предоставления продукта) посредством соблюдения требований безопасности.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), 12/07/1944.
2. ICAO-9859 Security Management Manual (Fourth Edition, November 2018).
3. International Standards and Recommended Practices [Electronic resource]. — Access: [# 618](https://studme.org/308206/tehnika/mezhdunarodnye_standarty_rekomenduemaya_praktika).
4. Appendix 19 to the Chicago Convention “Safety Management” (Second Edition, adopted by the ICAO Council on 06/11/2016, application — 11/07/2019).
5. International Standard ISO-9001:2015 “Quality Management System” (November, 2015) [Electronic resource]. — Access: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/Council.aspx>.

REFERENCES

1. Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), 12/07/1944.
2. ICAO-9859 Security Management Manual (Fourth Edition, November 2018).
3. International Standards and Recommended Practices. Retrieved from: [# 618](https://studme.org/308206/tehnika/mezhdunarodnye_standarty_rekomenduemaya_praktika).
4. Appendix 19 to the Chicago Convention “Safety Management” (Second Edition, adopted by the ICAO Council on 06/11/2016, application — 11/07/2019).
5. International Standard ISO-9001:2015 “Quality Management System” (November, 2015). Retrieved from: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/Council.aspx>.

A. A. HASIMOV, Head of Department

THE DEVELOPMENT TREND OF THE SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) AND THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM (QMS), THE FORMATION OF A UNIFIED CORPORATE GOVERNANCE SYSTEM IN THE “COMPLIANCE MANAGEMENT” FORMAT IN THE CIVIL AVIATION

Abstract. The article considers the role of integration processes of the quality management system in the field of civil aviation. The process of effective implementation of IMS in the corporate environment is taken into consideration and substantiated. The analysis of ICAO-9859 Document is carried out and the need for the implementation of an integrated corporate management system in organizations operating in civil aviation is substantiated. The advantages of using integrated systems are substantiated. General and specific principles of the Safety Management System (SMS) and Quality Management System (QMS) are highlighted. The created system for the effective implementation of the IMS is considered using a specific example of applying the requirements of the “Safety Management Manual”.

Keywords: Civil Aviation Recommended Practice, Integrated Management System, Safety Management System, Quality Management System, ICAO Council, Compliance Management.

A. A. ГАСИМОВ, заввідділу

ТЕНДЕНЦІЯ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ (SMS) І СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ (QMS), ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ СИСТЕМИ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ В ФОРМАТІ “COMPLIANCE MANAGEMENT” У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Резюме. У статті розглянуто питання щодо ролі процесів інтеграції системи менеджменту якості у сферу цивільної авіації. Розглянуто та проаналізовано поняття ефективного впровадження ІСМ в корпоративному середовищі. Здійснено аналіз Документа ICAO-9859 й обґрунтовано необхідність впровадження інтегрованої системи корпоративного менеджменту в організаціях, що працюють у цивільній авіації. Обґрунтовано переваги впровадження інтегрованих систем. Виділено загальні та специфічні принципи Системи управління безпекою (SMS) і Системи менеджменту якості (QMS). На конкретному прикладі вимог “Керівництва Управління Безпекою” розглянуто систему ефективного впровадження ІСМ.

Ключові слова: рекомендаційна практика цивільної авіації, інтегрована система управління, система управління безпекою, система менеджменту якості, рада ICAO, управління відповідністю.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Гасымов А. А. — советник директора по корпоративной системе управления (менеджер по качеству), руководитель отдела системы корпоративного управления качеством, ООО Авиакомпания «Silk Way», Международный Аэропорт Гейдар Алиев, г. Баку, Азербайджан; +994 (77) 710-77-66; adil.gasimov@silkwayltd.com, adil.gasimov@mail.com; ORCID: 0000-0003-3694-5543.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Hasimov A. A. — Advisor to the Director of the Corporate Management System (Quality Manager), Head of the Department of Corporate Quality Management System, “Silk Way” Airlines LLC, Heydar Aliyev International Airport, Baku Azerbaijan; +994 (77) 710-77-66; adil.gasimov@silkwayltd.com, adil.gasimov@mail.com; ORCID: 0000-0003-3694-5543.

ИНФОРМАЦИЯ ПРО АВТОРА

Гасимов Адил Алиевич — радник директора з корпоративної системи управління (менеджер з якості), керівник відділу системи корпоративного управління якістю, ТОВ Авиакомпания «Silk Way», Міжнародний Аеропорт Гейдар Алієв, м. Баку, Азербайджан; +994 (77) 710-77-66; adil.gasimov@silkwayltd.com, adil.gasimov@mail.com; ORCID: 0000-0003-3694-5543.