

СВЕРЖДАЮ

И.о. директора Кыргызского авиационного
института им. И. Абдраимова

У. Курманов

« 26 » _____ 2018г.



Руководство
по системе управления безопасностью полетов
в Кыргызском авиационном институте
им. И. Абдраимова
(издание второе)

СОГЛАСОВАНО

Управление гражданской
эксплуатации ГА
при Министерстве
транспорта и дорог
Кыргызской Республики

А. Оганесян

« _____ » _____ 2018г.



СОГЛАСОВАНО

Отдел сертификации авиационного
персонала Агентства
при Министерстве транспорта и
дорог Кыргызской Республики

И. Белов

« _____ » _____ 2018г.



ГЛАВА 1. ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.1. Политика и цели системы управления и обеспечения безопасности полетов в Кыргызском авиационном институте (КАИ) им. И. Абдраимова

РСУБП – это Руководство по системе управления безопасностью полетов, состоящая из документированной политики, процессов и процедур, предназначенных для контроля над рисками для безопасности полетов, которая объединяет в единое целое эксплуатационные и технические системы в целях обеспечения безопасности полетов и безопасности общественности.

1.2. Политика КАИ им.И.Абдраимова в области обеспечения безопасности полетов разработана в соответствии с рекомендациями «Руководства по управлению безопасностью полетов» (ICAO, Doc 9859, AN/474, РУБП, издание второе – 2009) и Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации, «Управление безопасностью полетов», доб. 2, издание первое, июль 2013.

1.3. Целью политики руководства КАИ является:

- безопасное, надежное, устойчивое и эффективное функционирование деятельности КАИ по подготовке авиационного персонала за счет своевременного выявления негативных факторов в ходе учебного процесса, которые влияют на БП и их устранение;
- постоянный поиск, выявление опасных факторов и принятие мер по устранению их влияния на всех этапах подготовки авиационного персонала;
- создание постоянно действующей системы для эффективной работы и поддержания безопасности полетов.

Это достигается результативной деятельностью руководства КАИ в пяти основных направлениях:

- (1) Обязанности и ответственность руководителей
- (2) Ответственность за безопасность управленческого персонала
- (3) Назначение ключевого персонала по безопасности полетов
- (4) Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки
- (5). Сборники документов РСУБП

1.4. В целях реализации политики по обеспечению безопасности полетов и совершенствования СУБП, руководство КАИ им.И.Абдраимова заявляет о своем намерении поддерживать и, где это возможно, повышать уровень безопасности во всей ее деятельности и минимизировать риск авиационного происшествия, насколько это обоснованно и практически возможно.

1.5. Безопасность полетов является приоритетом для руководства КАИ. Мы преданы делу разработки, реализации, постоянному осуществлению и совершенствованию стратегий и методов нашей деятельности по подготовке авиационного персонала в условиях сбалансированного распределения ресурсов организации, направленных на достижение высочайшего уровня безопасности полетов и соблюдения национальных и международных стандартов при предоставлении наших услуг.

Все уровни управления и все сотрудники несут ответственность за поддержание на высоком уровне показателей безопасности, начиная с директора КАИ и до рядовых сотрудников.

Авиационный институт берет на себя обязательства:

Оказывать поддержку управлению безопасностью полетов путем выделения всех соответствующих ресурсов, что приведет к созданию организационной культуры, стимулирующей введение безопасной практики, содействующей эффективному представлению информации о безопасности полетов и обмену ей, а также активному управлению безопасностью полетов, придавая его результатам первостепенное значение.

- **Вменять** управление безопасностью полетов в первейшую обязанность всех руководителей и сотрудников;
- **Четко** определять для всего персонала (как для руководителей, так и для рядовых сотрудников) сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения безопасности полетов, организации эффективного функционирования нашей системы управления безопасностью полетов;
- **Разрабатывать и применять** процессы выявления факторов опасности и управления факторами риска, включая систему представления данных о факторах опасности, с целью устранения или уменьшения факторов риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, неизбежно возникающих при производстве учебных полетов, до наименьшего практически возможного уровня (НПВУ);
- **Гарантировать**, что против любого сотрудника, который сообщает о проблеме безопасности полетов через систему представления данных об опасности, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное или злонамеренное нарушение правил или процедур;
- **Выделять** необходимые средства на постоянное совершенствование СУБП, считая, что это эффективные капиталовложения в достижение более высокого уровня безопасности полетов;
- **Соблюдать** и, по возможности, не превышать правовые и нормативные требования и стандарты;
- **Обеспечивать** наличие достаточных квалифицированных и подготовленных людских ресурсов для реализации стратегии процессов обеспечения безопасности полетов;
- **Гарантировать**, чтобы всему персоналу предоставлялась адекватная и надлежащая информация о безопасности полетов и соответствующая подготовка, чтобы он был компетентен в вопросах безопасности полетов и чтобы ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией;
- **Определять и оценивать** наш уровень безопасности полетов = по реальным показателям эффективности обеспечения безопасности полетов и целевым задачам безопасности полетов;
- **Постоянно совершенствовать** нашу эффективность обеспечения безопасности полетов посредством управленческих процессов, которые обеспечивают принятие соответствующих и действенных мер в области безопасности полетов;
- **Не допускать** ситуации, когда под влиянием продолжительного отсутствия АП и АИ, у руководства и персонала КАИ им.И.Абдраимова станет развиваться чувство самоуспокоенности или ложной безопасности, будучи уверенными, что хорошие текущие показатели в области безопасности полетов гарантируют абсолютную ее безопасность в перспективе;
- **Обеспечить** допуск персонала КАИ им.И.Абдраимова к исполнению функциональных обязанностей только после прохождения подготовки по соответствующим программам и аттестации, следить, чтобы выполняемые задачи соответствовали его квалификации. Процесс поддержания профессионального уровня и повышения квалификации персонала сделать непрерывным;

- **Постоянно совершенствовать** наши показатели безопасности на основе постоянного мониторинга и измерений, а также регулярного обзора и корректировки целей и задач безопасности;
- **Гарантировать** соответствие предоставляемых из внешних источников, систем и услуг для обеспечения учебного процесса подготовки персонала нашим стандартам обеспечения безопасности полетов.

Директор КАИ



У.Э.Курманов

1.6. Изложенная политика в области безопасности полетов предусматривает прямую ответственность руководства КАИ им.И.Абдраимова в отношении создания и стабильного функционирования, а также повышения эффективности СУБП в КАИ.

1.7. Заявление о политике в области безопасности полетов, после его подписания директором КАИ им.И.Абдраимова или лицом его замещающим доводится до сведения всех работников и размещается на видном месте в основных административных и производственных помещениях КАИ.

1.8. В целях реализации заявления о политике в области безопасности полетов созданы следующие органы:

- Отдел по рассмотрению вопросов безопасности полетов КАИ им.И.Абдраимова (далее - ОРБП);
- Оперативная группа по вопросам безопасности полетов (далее – ОГБП).

Задачи и функции этих органов изложены в главе 3.

Положение о ОРБП и ОГБП находится в Приложении 1

1.9. Политика в области безопасности полетов периодически уточняется для сохранения актуальности и соответствия характеру текущей деятельности КАИ им.И.Абдраимова.

1.10. В Заявлении в области обеспечения безопасности полетов говорится, что одной из мер повышения уровня безопасности полетов и внутренних расследований является создание системы добровольного сообщения и представления информации об угрозах и фактах, влияющие непосредственно на безопасность полетов, без принятия к сотруднику КАИ каких-либо мер.

В связи с этим руководство КАИ делает следующее заявление:

Защита источника добровольного сообщения, как основа организационной культуры Кыргызского авиационного института им.И.Абдраимова.

Руководство КАИ стремится работать в соответствии с самыми высокими стандартами в области обеспечения безопасности полетов.

Для достижения этой цели создана система добровольного сообщения обо всех скрытых инцидентах, происшествиях, событиях, опасностях, рисках и другой информации, которые могут непосредственно поставить под угрозу безопасность нашей деятельности в области подготовки авиационного персонала.

Основной целью данной системы является контроль рисков и предотвращения авиационных инцидентов и происшествий. В связи с этим, руководством КАИ с одобрением приветствуется каждый сотрудник, сообщивший любую информацию, об угрозе безопасности полетов или отрицательно влияющей на качество подготовки персонала, а также предложения, направленные на устранение недостатков.

Данная информация представляется в произвольной форме, позволяющей понять суть описываемой ситуации, оценить степень опасности, определить причины (факторы) их вызывающие и разработать соответствующие профилактические мероприятия.

Никаких действий по применению дисциплинарных мер не будет принято в отношении любого сотрудника, который проявляет заботу о безопасности через данную систему, когда такая информация раскрывает, вне всякого сомнения, незаконные действия, грубую небрежность или преднамеренное или умышленное игнорирование правил или процедур.

Наша система добровольного сообщения, сбора, регистрации и распространения информации по безопасности гарантирует защиту в степени, допустимой законом, лиц сообщающих добровольную информацию о безопасности, чтобы стимулировать представление таких сведений.

/Директор КАИ



У.Э.Курманов

1.11. Согласно требований Приложения 19 ИКАО в данном Руководстве отражены:

- политика и цели руководства в области обеспечения безопасности полетов;
- организационная структура, иерархия ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;
- требования к СУБП;
- процессы и процедуры СУБП;
- результаты функционирования СУБП.

1.12. РСУБП является документом, с помощью которого до сведения всего авиационного персонала доводится подход КАИ к вопросам безопасности полетов, отражается текущее состояние, намерения и процессы в СУБП.

1.13. Структура Руководства построена на основе концептуальных рамок для СУБП, изложенных в РУБП и Добавлении 2 к Приложению 19.

Концептуальные рамки состоят из 4 компонентов, отражающих минимальные требования к внедрению СУБП.

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

1.1. Обязательства и ответственность руководства.

1.2. Иерархия ответственности за безопасности полетов.

1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасности полетов.

1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

1.5. Документация по СУБП.

2. Управление рисками для безопасности полетов

2.1. Определение факторов опасности.

2.2. Выявление факторов опасности

2.3. Оценка рисков для безопасности полетов.

2.4. Уменьшение рисков для безопасности полетов

3. Обеспечение безопасности полетов

3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

3.2. Осуществление изменений.

3.3. Постоянное совершенствование СУБП.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов

4.1. Подготовка и обучение кадров.

4.2. Обмен информацией о безопасности полетов.

1.14. Настоящая система применяется ко всему спектру видов авиационной деятельности КАИ им.И.Абдраимова и связанной с оценкой качества результатов деятельности по подготовке персонала и дает возможность:

- Агентству ГА, как уполномоченному государственному органу – получать необходимое подтверждение, что действующая СУБП эффективна и позволяет своевременно получать необходимую информацию о деятельности КАИ им.И.Абдраимова, и принимать соответствующие предупреждающие, управляющие решения и корректирующие действия;
- кандидатам на подготовку – получать доступную необходимую информацию о деятельности КАИ им.И.Абдраимова, позволяющую сделать обоснованный выбор или принять нужные решения об использовании предлагаемых услуг;

- **руководству КАИ им.И.Абдраимова** – реализовывать политику КАИ им.И.Абдраимова в области безопасности полетов за счет грамотного планирования и управления авиационной деятельностью;
- **работникам КАИ им.И.Абдраимова** – получать необходимую информацию для ответа на вопрос: «смогу ли я, ознакомившись с документацией СУБП, правильно и эффективно осуществлять закрепленные за мной функции?».

1.15. РСУБП имеет приоритет перед всеми документами, издаваемыми КАИ им.И.Абдраимова в области обеспечения безопасности полетов.

1.16. Выполнение требований РСУБП обязательно для работников КАИ им.И.Абдраимова.

1.17. Вновь принятые на работу сотрудники знакомятся с РСУБП и получают информацию о том, как правильно использовать положения, изложенные в нем, а сотрудники, работающие в КАИ им.И.Абдраимова, узнают об изменениях на занятиях по программе технической учебы в КАИ им.И.Абдраимова.

1.18. ОГЛАВЛЕНИЕ

№	СОДЕРЖАНИЕ	Стр.
1	Политика и цели системы управления и обеспечения безопасности полетов в КАИ и его структурных подразделениях	2
2	Ответственность руководства КАИ	17
3	Организационная структура управления безопасностью полетов	19
4	Назначение ведущих специалистов, ответственных за безопасность полетов	20
5	Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки в КАИ	21
6	Документация СУБП	22
7	Управление факторами риска для безопасности полетов	23
8	Определение факторов опасности	23
9	Выявление факторов опасности	24
10	Анализ факторов опасности	27
11	Документирование факторов опасности	27
12	Определение фактор рисков	30
13	Анализ и оценка фактора риска для безопасности полетов	31
14	Уменьшение фактора риска безопасности полетов	36
15	Обеспечение безопасности полетов	40
16	Основные показатели и порядок оценки уровня безопасности полетов	42
17	Процедура работы с существенными рисками и факторами опасности	43
18	Внесение изменений в РСУБП	44
19	Постоянное совершенствование РСУБП	45
20	Мониторинг средств контроля и уменьшения риска для БП	46
21	Взаимосвязь между управлением факторами риска (УВРБП) и обеспечением безопасности полетов (ОБП)	47
22	Популяризация вопросов безопасности полетов	48
23	Обмен информацией о безопасности полетов	51
24	Приложения к РСУБП	53
24.1	Положение о Комитете по рассмотрению вопросов безопасности полетов КАИ им.И.Абдраимова	53
24.2	Должностная инструкция Главного менеджера по БП КАИ	56
24.3	Журнал учета факторов опасности	60
24.4	Журнал учета авиационных событий (АП и АИ)	60

24.5	Журнал совещаний по безопасности полетов	61
24.6	Журнал регистраций информации и бюллетеней по безопасности полетов (Библиотека сведений)	62
24.7	Журнал регистрации по системе добровольных сообщений (СДС)	62
24.8	Журнал корректирующих действий и принятых мер по результатам проверки по безопасности полетов	63
24.9	Положение по составлению анализа по безопасности полетов	63
24.10	Положение о системе добровольных донесений по безопасности полетов в КАИ им.И.Абдраимова	66
24.11	Добровольное сообщение по авиационному событию (образец)	69

1.19. ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ, АДРЕСАТЫ РАССЫЛКИ

1.19.1. В настоящее Руководство по мере необходимости и в целях обновления содержания, вносятся изменения и поправки, регистрируемые в листе вносимых изменений и поправок, а также порядок их утверждения.

1.19.2. Для упорядочения вносимых изменений в Руководство по системе управления безопасностью полетов, КАИ имеет систему сбора, анализа, распространения информации и контроля за ее обновлением, позволяющую отслеживать изменения, касающиеся:

- политики КАИ, процессов, процедур, организации;
- применения эксплуатационного опыта;
- объема проводимой подготовки;
- содержания учебных программ;
- результатов, обусловленных установкой нового оборудования;
- действия сертификата;
- обеспечения стандартизации.

1.19.3. Анализ актуальности положений Руководства по системе управления безопасностью полетов осуществляется:

- на регулярной основе (по крайней мере, раз в год);
- после таких крупных событий, как реорганизация, введение новых видов подготовки,
- приобретение новых активов и т.д.;
- после технологических изменений, (например внедрение нового оборудования);
- после изменения отраслевых стандартов и требований.

1.19.4. Копии всех внесенных утвержденных изменений и поправок к Руководству по системе управления безопасностью полетов направляются всем юридическим и физическим лицам, для которых было подготовлено данное руководство, по следующим адресатам:

Номер копии	Адресат	Примечание
1	Агентство ГА при Министерстве транспорта и коммуникаций КР	
2	Директор КАИ им.И.Абдраимова	
3	Начальник летного отделения КАИ	

Остальным пользователям высылаются электронные копии данного Руководства

1.19.5. Система рассылки изменений и поправок включает функцию контроля

1.19.6. Замечания в отношении данного руководства будут приняты с благодарностью. Они будут учитываться при подготовке поправок и исправлений. Замечания, касающиеся

Руководства, следует направлять по адресу: Кыргызская Республика, 720009, г. Бишкек, ул. Академика Луцкихина, 60, приемная. Директору КАИ.

1.20. Лист регистрации поправок и исправлений

[illegible]

1.21. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В РСУБП

1.21.1. Данные определения терминов адаптированы к особенностям функционирования системы управления безопасностью полетов в КАИ им. И. Абдраимова.

В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в Стандартах и Рекомендуемой практике по управлению безопасностью полетов, они имеют следующие значения:

- 1). **Авиационное событие** – авиационное происшествие, авиационный инцидент, серьезный авиационный инцидент.
- 2). **Авиационное происшествие** – событие, связанное с использованием ВС, которое, в случае пилотируемого ВС, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт ВС с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули ВС, или происходит с момента, когда ВС готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки.
- 3). **Авиационный инцидент** – любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием ВС, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность.
- 4). **Аварийная ситуация (АС)** – особая ситуация, характеризующаяся значительным повышением психофизиологической нагрузки на учебный экипаж ВС, ухудшением летных характеристик, устойчивости, управляемости и приводящая к достижению (превышению) предельных ограничений и расчетных условий полета.
- 5). **Анализ** – процесс идентификации факта или проблемы, которые будут исследованы, моделирование проблемы, расследование типичных результатов, интерпретация результатов и подготовка рекомендаций. В анализе обычно используются математические методы оценки.
- 6). **Анализ опасности** – это применение методов идентификации опасностей и оценки, связанных с ними рисков. Для этого оцениваются функции, действия, задачи, шаги и критерии применения концепции статистической вероятности.
- 7). **Аудит** – систематический, независимый и документированный процесс получения свидетельств аудита (проверки) и объективного их оценивания с целью установления степени выполнения согласованных критериев аудита (проверки).
- 8). **Безопасность** – состояние системы, при котором риск снижен до приемлемого уровня риска и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления угроз, контроля факторов риска и управления состоянием.
- 9). **Безопасность полетов** – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации ВС или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.
- 10). **Вероятность риска** – возможность наступления неблагоприятных последствий в результате действия фактора опасности.
- 11). **Вероятность рискованного события** – либо строгое определение вероятности, либо приблизительно – частота случайного появления опасных ситуаций в некотором опыте.
- 12). **Владелец риска** – сотрудник КАИ, отвечающий за все аспекты управления конкретным риском и достижение целевых значений ключевых показателей риска (КПР).
- 13). **Владелец меры реагирования** – сотрудник КАИ, несущий персональную ответственность за осуществление конкретного мероприятия, необходимого для управления риском.
- 14). **Воздействие на риск** – метод подразумевает принятие мер, направленных на снижение вероятности реализации рисков и/или минимизацию возможных негативных последствий в случае реализации рисков. Принятие методов реагирования зависит от критериев риска с учетом стоимости мероприятий и законодательных требований.
- 15). **Величина показателя безопасности** – количественное выражение показателя безопасности, характеризующего результат целенаправленного воздействия на систему.

- 16). **Воздушное судно** – любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.
- 17). **Добровольное сообщение** – переданная специалистом несанкционированная информация об опасных факторах (факторах риска), с которыми он столкнулся в процессе авиационной деятельности, а также об официально незарегистрированных ошибках, особых ситуациях и инцидентах.
- 18). **Допустимый риск** – риск, значимость которого в данной ситуации считают приемлемой при существующих общественных ценностях.
- 19). **Допустимый уровень риска** – тот уровень риска, при котором лица, принимающие решения, принимают данный риск в целях получения определенных бизнес-выгод при условии, что некоторый уровень безопасности достигнут и предпринимаются все меры по снижению риска.
- 20). **Заданный уровень безопасности** – требуемый уровень обеспечения безопасности в рамках какой-либо системы. Заданный уровень безопасности включает один или несколько показателей, а также желаемый результат, выраженный с помощью этих показателей.
- 21). **Значимость риска** – соответствие риска определенному интервалу значений уровня риска.
- 22). **Идентификация риска** – процесс нахождения, составления перечня и описания элементов риска.
- 23). **Индекс риска** – коэффициент соответствия авиационного события определенной категории и классу.
- 24). **Инструменты управления риском** – подсистемы и способы идентификации факторов рисков и оценки значимости рисков, а также методы упреждающего управления состоянием системы для смягчения последствий от проявления факторов риска.
- 25). **Источник опасности** – любой компонент (элемент) авиационной системы, содержащий опасные факторы, которые скрывают в себе потенциал негативного воздействия.
- 26). **Категория события** – характеристика события, определяемая частотой возникновения особой ситуации в полете.
- 27). **Катастрофическая ситуация (КС)** – особая ситуация, при возникновении которой предотвращение гибели людей или потери ВС оказывается практически невозможным.
- 27). **Карта рисков** – графическое представление всех рисков из Перечня рисков с учетом их оценки в виде матрицы.
- 28). **Ключевой показатель риска (КПР)** – индикатор, необходимый для оценки эффективности управления риском, связанный с рисковым событием и отражающий результативность мер реагирования. КПР для рисков безопасности полетов представляет собой целевой уровень безопасности.
- 29). **Класс события** – вид авиационного события, относящийся к одной из градаций особой ситуации в полете (усложнение условий, сложная, аварийная, катастрофическая ситуации).
- 30). **Количественная оценка риска** – процесс определения уровня и значимости риска.
- 31). **Контроль факторов риска** – выявление, анализ и устранение (и/или уменьшение до приемлемого или допустимого уровня) тех опасных факторов, которые способны привести к реализации риска.
- 32). **Корпоративная культура** – идейное и нравственное состояние некоторой организации, с определенной системой норм и ценностей, принятых в ней.
- 33). **Корректирующее действие** – действие, предпринятое для устранения причины обнаруженного несоответствия или другой нежелательной ситуации.
- 34). **Критерий** – показатель и правило, по которым оценивают некоторую измеряемую величину, характеризующую качество системы и ее состояние.

- 35). Критерии риска** – правила, по которым оценивают значимость риска и категории серьезности последствий.
- 36). Культура безопасности** – продукт корпоративной культуры, состоящий из совместно разделяемых убеждений, поведения, практики и отношений. Организации с положительной культурой безопасности характеризуются связями, основанными на взаимном доверии, разделенным восприятием важности безопасности и уверенностью в эффективности профилактических мер.
- 37). Матрица риска** – матричное представление данных о рисках, в котором риски описаны путем ранжирования их по частотам случайных появлений опасных рисков событий, необходимые показатели, записанные в виде строк или столбцов с ранжирования возможного ущерба от этих событий, записанного в виде столбцов или строк.
- 38). Метод** – систематизированная совокупность шагов, способов и действий, которые необходимо предпринять, чтобы решить определенную задачу.
- 39). Методы управления рисками** – систематизированная совокупность способов, шагов, действий, которые необходимо предпринять по изменению состояния системы, чтобы обеспечить необходимый уровень безопасности на основе измерения значимости рисков, снижения тяжести последствий от воздействия на систему факторов риска и уклонения системы от факторов риска.
- 40). Менеджмент риска** – скоординированные бизнес-действия по руководству и управлению организацией на основе методологии управления риском и управления безопасностью.
- 41). Надзор** – функция, которая обеспечивает эффективное внедрение стандартов безопасности полетов, требований, правил и соответствующих процедур. Надзор за безопасностью полетов также обеспечивает, чтобы приемлемые риски не превышали установленных приемлемых значений в системе воздушного транспорта. Надзор за безопасностью полетов в контексте системы управления безопасностью полетов будет осуществляться через надзор за эффективностью функционирования СУБП.
- 42). Нарушение** – результат несовершенного функционирования АС, проявившийся сознательным выполнением специалистом нестандартного или неправильного действия (следует различать спровоцированное нарушение (вынудили обстоятельства) и неспровоцированное (обстоятельства не вынуждали).
- 43). Неправильное действие** – результат несовершенного функционирования АС, проявившийся таким действием специалиста, которое не изложено в нормативных документах и приводит к негативным последствиям и/или не достижению поставленной цели.
- 44). Неприемлемый уровень риска** – уровень риска, при котором осуществление планируемых операций в текущих условиях должно быть прекращено до тех пор, пока риск не будет снижен, по крайней мере, до допустимого уровня риска.
- 45). Недопустимый риск** – риск, который в данной ситуации считают неприемлемым при существующих общественных ценностях.
- 46). Нестандартное действие** – результат несовершенного функционирования АС, проявившийся таким действием специалиста, которое не отвечает по своим характеристикам нормативным требованиям.
- 47). Неприемлемый риск** – означает, что осуществление операций в текущих условиях должно быть прекращено до тех пор, пока риск не будет снижен по крайней мере до приемлемого уровня.
- 48). Обеспечение безопасности полетов** – системная деятельность, направленная на предотвращение негативных авиационных событий на основе строгого соблюдения нормативных документов и реализации профилактических рекомендаций, разработанных по результатам расследования авиационных инцидентов, аварий и катастроф.
- 49). Опасность** – любое существующее или потенциальное состояние, которое может привести к ранению, болезни или смерти людей, повреждению или потере АТ,

оборудования или собственности, а также к ущербу окружающей среде. Опасность – условие, которое является предпосылкой к авиационному происшествию или инциденту. Это состояние системы, в котором возможно возникновение события, несущего вред (ущерб), и такого, что уровень риска (как количества опасности) нанесения вреда или последствий превышает значения приемлемого риска (данное определение обратно понятию безопасности полетов из п.п. определения «Безопасность»), возможно при этом возникновение ситуации, при которой может возникнуть серьезный ущерб.

50). Опасное событие – событие, возникновение которого влечет негативные последствия (вред).

51). Опасный фактор (фактор риска) – недостаток компонента (элемента) АС, порождающий опасность. Опасный фактор может скрываться в любом компоненте (элементе) системы, снижая эффективность ее функционирования. Например, опасными факторами являются: утомление, стресс, недостатки при разработке (производстве, ремонте) АТ, эргономические недостатки ВС, низкая температура воздуха, сдвиг ветра, недостатки методики обучения, неправильные решения и т. д.

52). Остаточный риск – риск, остающийся после предпринятых защитных мер и осуществления корректирующих воздействий на систему в рамках СУБП.

53). Отклонение – отличие фактического параметра от заданного, превышающее допустимое значение, установленное нормативными документами. Если допустимое значение не превышено, то это погрешность.

54). Отраслевые нормы и правила – инструктивный материал, разработанный отраслевым органом для конкретного сектора авиационной отрасли по соблюдению требований Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, других авиационных требований к безопасности полетов и считающейся целесообразной передовой практики.

55). Ошибочное действие – результат нарушения функционирования АС, проявившийся таким неосознаваемым действием или бездействием специалиста, которое привело к не достижению поставленной цели. Ошибки совершаются неосознанно. Ошибка – симптом той болезни, которой поражена АС.

56). Особая ситуация (ОС) – авиационное событие, возникновение которого связано с воздействием неблагоприятных факторов или их сочетания на любом из этапов полета, приводящее к снижению уровня безопасности полетов.

57). Сложная ситуация (СС) – особая ситуация, характеризующаяся заметным повышением психофизиологической нагрузки на экипаж ВС или ухудшением характеристик устойчивости, управляемости, летных характеристик или выходом одного или нескольких параметров полета за эксплуатационные ограничения, но без достижения предельных ограничений и расчетных условий полета.

58). Оценка системы – функционально независимый обзор политики организации, процедур и систем. Процесс оценки основывается на понятиях аудита и инспекции. Оценка – это упреждающий процесс, предназначенный для идентификации и исправления полученных данных прежде, чем они могут возникнуть. Оценка – синоним термина аудит системы.

59). Оценка риска – учет вероятности и степени тяжести неблагоприятных последствий с учетом возможного потенциального ущерба.

60). План по управлению риском – план работ, включающий описание меры реагирования, владельца меры реагирования, сроки выполнения и оценку остаточного риска.

61). Повреждение ВС на земле – событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой ВС, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в производственных условиях.

62). Показатель уровня безопасности полетов – мера (величина), используемая для выражения уровня безопасности полетов, достигнутого в рамках той или иной системы.

- 63). Политика безопасности** – политика, основанная на понимании безопасности, как запланированного результата функционирования авиационной системы и состоит из следующих основных принципов:
безопасность – важнейшая ценность;
безопасность – философия КАИ;
безопасность – цель деятельности КАИ;
безопасность – обязательство высшего руководства КАИ.
- 64). Потенциальная опасность** – характеристика, отражающая наличие в авиационной системе опасного фактора, опасности, угрозы, риска или события, именуемого «предвестник».
- 65). Предупреждающее действие** – действие, предпринятое для устранения причины потенциального несоответствия или другой потенциально нежелательной ситуации.
- 66). Предвестник инцидента** – негативное событие, не имеющее последствий для безопасности полетов.
- 67). Приемлемый уровень безопасности полетов** – цели (ожидаемые результаты) надзорного полномочного органа, от КАИ, которые должны быть достигнуты в области обеспечения безопасности при выполнении ими своих основных производственных функций в качестве минимального уровня, приемлемого для надзорного полномочного органа.
- 68). Приемлемый риск** – означает, что никаких дальнейших действий не требуется (за исключением случаев, когда уровень риска можно дополнительно снизить с малыми затратами или усилиями).
- 69). Приемлемость риска** – степень готовности КАИ к принятию данного риска.
- 70). Приемлемый уровень риска** – уровень риска, при котором никаких дальнейших действий по управлению состоянием системы не требуется (за исключением случаев, когда уровень риска можно дополнительно снизить с малыми затратами или усилиями).
- 71). Простой риск** – риск (как количество опасности) при случайных событиях одного типа с ущербом одного вида в условиях одиночного опыта независимо от случайных событий другого вида.
- 72). Продвижение безопасности** – совокупность культуры безопасности, обучения, обеспечения информацией и другой деятельности, которые поддерживают внедрение и работу СУБП в организации.
- 73). Программа обеспечения безопасности полетов** – комплекс правил и мер, направленных на повышение уровня безопасности полетов.
- 74). Проактивная стратегия обеспечения безопасности полетов** – стратегия, при которой основной акцент делается на профилактике авиационных событий путем выявления опасных факторов и принятия мер по уменьшению риска, прежде чем произойдет какое-либо опасное событие и окажет неблагоприятное влияние на состояние безопасности полетов.
- 75). Процедура** – установленный способ осуществления деятельности или процесса.
- 76). Процесс** – совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих видов деятельности, преобразующая входы в выходы.
- 77). Показатели безопасности** – критерии оценки уровня безопасности системы с помощью некоторых величин и их значений.
- 78). Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов** – основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.
- 79). Расследование** – процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.
- 80). Регулирование** – установление ограничений и правил воздействия на объект управления, при соблюдении которых достигается состояние устойчивости

(стабильности) этого объекта в случае возникновения отклонения от заданных параметров.

81). Регулирование безопасности полетов – применение норм и правил воздействия на процесс функционирования авиационной транспортной системы с целью обеспечения заданного уровня безопасности полетов.

82). Рекомендуемая практика – любое требование к физическим характеристикам конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности полетов.

83). Ретроактивная стратегия обеспечения безопасности полетов – стратегия предупреждения авиационных событий, влияющих на безопасность полетов, основанная на строгом соблюдении нормативных требований и реализации профилактических мероприятий, разработанных по результатам исследований.

84). Риск – мера количества опасности, измеряемой в форме экспертного значения сочетания двух величин – нормированной частоты или меры возможности случайного появления опасных событий и возможного ущерба от этих событий.

85). Рисковая ситуация – опасная ситуация, при возникновении которой обязательно проявляются ущерб или определенные нежелательные последствия, оцениваемые по величине значимости риска.

86). Рисковое событие – опасное событие, при возникновении которого обязательно проявляются ущерб или нежелательные последствия, но количество опасности оценивается с применением инструментов анализа рисков.

87). Риск в отношении безопасности полетов – вероятность и серьезность определенного либо потенциального авиационного события, способного снизить уровень безопасность полетов.

88). Риск для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

89). Серьезный авиационный инцидент – авиационный инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

90). Серьезность (или значимость) риска – наихудшие возможные последствия опасной ситуации и опасного события.

91). Система управления безопасности полетов – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

92). Система – совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих элементов различной природы, в которой реализуются процессы различной деятельности, направленной на достижение заданных целей.

93). Система обеспечения безопасности – система, состоящая из взаимодействующих элементов с определенной иерархией, с помощью которой в эксплуатируемой системе обеспечивается поддержание текущего состояния с заданным (гарантируемым) уровнем безопасности на основе принципов профилактики и прогнозирования опасных событий, управления рисками, в частности, путем управления безопасностью.

94). Состояние системы – комбинация и схема соединения элементов системы в различных физических состояниях на момент наблюдения системы или на момент контроля состояний всех ее элементов.

95). Составной риск – риск (как количество опасности) при сложных случайных событиях в виде цепи из элементарных событий, которые в совокупности приводят к негативным последствиям и определяют наихудший возможный ущерб.

96). Системный подход к управлению риском – применение инженерных и управленческих принципов, критериев и методов оптимизации безопасности в пределах ограничений эксплуатационной эффективности, времени и затрат по всем фазам полного эксплуатационного цикла системы. Системой может быть любое предприятие (хозяйствующий субъект), с любым уровнем квалификации персонала, сложности

процедур, материалов, инструментов, оборудования, материальной базы и программного обеспечения.

97). Система менеджмента качества – часть общей системы менеджмента, основанной на подходе к управлению системой в виде постоянного контроля, анализа, поддержания и повышения уровня качества системы.

98). Стандарт – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого считается необходимым для обеспечения безопасности полетов.

99). Степень риска – показатель, определяющий меры воздействия для предотвращения особых ситуаций и потенциальных опасностей в соответствии с категорией и классом (индексом риска). Данный параметр определяется исходя из влияния произошедшего события на состояние безопасности полетов.

100). Угроза – источник опасности потенциально являющийся причиной телесных повреждений персонала, повреждений оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнения предписываемых системе функций.

Угроза как источник опасности (ИКАО) задается в виде перечня возможных опасных обстоятельств и физических воздействий на систему с набором опасных факторов воздействий, определяемых внешней средой и свойствами самой системы.

101). Управление безопасностью полетов – системная деятельность, включающая выявление и устранение опасных факторов (факторов риска) в компонентах АС, а также предупреждение авиационных инцидентов, аварий и катастроф на основе оценки их риска.

102). Управление опасными факторами – системная деятельность, включающая поиск, выявление, экспертную оценку риска и устранение опасных факторов компонентов АС, и тем самым упреждающая их негативное проявление.

103). Управление рисками – процесс идентификации, анализа и устранения (и/или уменьшения до приемлемого уровня) различного рода рисков и опасностей, представляющих угрозу для жизнеспособности КАИ.

104). Уровень безопасности – степень безопасности системы, определенной в виде четких или нечетких стандартных показателей. Параметр состояния системы, который характеризует качество системы с точки зрения безопасности. Данный параметр определяется в заданной «четкой» или «нечеткой» мере. Четкая мера задается числом, например с помощью матрицы рисков. Нечеткая мера задается лингвистической переменной типа: «больше», «меньше», «допустимо», «часто», «редко» и т.п.

105). Уровень безопасности полетов – вероятность невозникновения в полете катастрофической ситуации при проявлении неблагоприятного фактора. С учетом действующих норм летной годности неблагоприятные факторы разделяют на отказные состояния (функциональный отказ, вид отказа системы), внешние воздействия (явления) и ошибки.

106). Управление безопасностью – процесс (и/или деятельность) в пределах функциональных возможностей систем и их структур для обеспечения изменения состояния системы по критериям достижения заданных уровней показателей безопасности для комплекса условий, требований и специфики функционирования системы с учетом возможных воздействий на систему прогнозируемых опасных факторов.

107). Управление риском – процесс, аналогичный управлению безопасностью, в узкоспециализированном направлении обеспечения безопасности на основе измерения значимости рисков, снижения тяжести последствий от воздействия на систему факторов риска и отклонения системы от факторов риска.

108). Усложнение условий полета (УУП) – особая ситуация, характеризующаяся незначительным увеличением психофизиологической нагрузки на учебный экипаж ВС или незначительным ухудшением характеристик устойчивости, управляемости или летных характеристик.

109). Фактор – обозначение (название) признака процесса, возмущения или явления, определяющего характер воздействия на систему или вид реакции системы на обозначенные явления.

110). Фактор опасности – состояние или предмет, обладающий потенциальной возможностью нанести травмы персоналу, причинить ущерб оборудованию или конструкциям, вызвать уничтожение материалов или понизить способность осуществлять предписанную функцию.

111). Факторы опасности – факторы, при проявлении которых возможно изменение состояния системы в целом и переход ее в опасную или рисковую ситуацию под воздействием прогнозируемых физических возмущений, обозначенных данным фактором. (Дос 9859 дает определение факторов опасности: «потенциальные уязвимые места, присущие социально-техническим производственным системам»).

112). Фактор риска – фактор опасности, оцениваемый по критерию приемлемости риска возможного негативного изменения состояния системы в целом и перехода ее в опасную или рисковую ситуацию.

113). Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов – планируемая или предполагаемая целевая установка для показателя (ей) эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период.

114). Целевой приемлемый уровень безопасности – ключевой показатель риска (КПР), который характеризует требуемый уровень обеспечения безопасности в рамках авиационной деятельности КАИ. Целевой приемлемый уровень безопасности включает один или несколько показателей, а также желаемый результат, выраженный с помощью этих показателей. Он рассчитывается как отношение количества выявленных опасностей к общему количеству полетов за периоды прошедшего года.

115). Цель – характеристика объекта (субъекта), системы или процесса, обозначающая направление развития процесса на достижение определенного состояния.

116). Эксплуатационный персонал – персонал, связанный с обеспечением авиационной деятельности и имеющий возможность представлять информацию о безопасности полетов.

117). Эффективность обеспечения безопасности полетов – достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов.

ГЛАВА 2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА КАК

2.1. Общее руководство системой управления безопасностью полетов в КАИ осуществляет Комитет по рассмотрению вопросов безопасности полетов (КРБП) КАИ им.И.Абдраимова (далее - Комитет) и содержит следующие обязательства:

- аккумулярование ресурсов и их распределение в целях обеспечения безопасности полетов учебных полетов в КАИ;
- беспристрастный мониторинг и оценку эффективности и действенности стратегий по уменьшению риска в деятельности КАИ;
- разработка политики в области обеспечения безопасности полетов;
- разработка стандартов эффективности обеспечения безопасности для СУБП.

2.2. Комитет по рассмотрению вопросов безопасности полетов (КРБП) КАИ им.И.Абдраимова (далее - Комитет) образован в целях обеспечения согласованных действий руководителей всех уровней КАИ им.И.Абдраимова по совершенствованию обеспечения безопасности полетов.

Основными задачами Комитета являются:

- следить за эффективностью СУБП;
- следить за тем, чтобы любые корректирующие действия предпринимались своевременно;
- следить за эффективностью обеспечения безопасности полетов по отношению к политике и целям организации в области безопасности полетов;
- следить за эффективностью процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые обеспечивают выполнение заявленной руководством КАИ им.И.Абдраимова приоритетными задачами по управлению безопасностью полетов, изложенных в Руководстве по системе управления безопасностью полетов;
- следить за эффективностью соблюдения стандартов безопасности полетов;
- обеспечивать выделение соответствующих ресурсов для достижения показателей обеспечения эффективности безопасности полетов выше тех, которые требуются нормативными положениями;
- осуществлять стратегическое руководство ОГБП.

2.3. ОГБП является оперативно-тактическим органом и занимается вопросами реализации, направленными на выполнение стратегических целей КРБП.

Основные функции ОГБП:

- взаимодействует с непосредственными исполнителями, участвующие в организации и выполнении учебных полетов и отвечающие за безопасность полетов в структурных подразделениях КАИ;
- следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности и обеспечивает должное выявление факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов с привлечением, по необходимости, персонала для повышения осведомленности в вопросах обеспечения безопасности полетов;
- координирует принятие мер по уменьшению выявленных последствий факторов опасности и обеспечивает надлежащую организацию сбора данных о безопасности полетов и наличие обратной связи от персонала;
- оценивает воздействие производственных изменений на безопасность полетов;
- координирует реализацию планов корректирующих действий и созывает совещания или, по необходимости, проводит брифинги для предоставления всем

сотрудникам неограниченной возможности участвовать в полной мере в управлении безопасностью полетов;

- обеспечивает своевременное принятие корректирующих мер;
- рассматривает эффективность сделанных ранее рекомендаций в отношении обеспечения безопасности полетов;
- следит за популяризацией безопасности полетов и обеспечивает проведение соответствующей подготовки персонала в области безопасности полетов, действий в чрезвычайной обстановке и технических областях, которая отвечает минимальным нормативным требованиям или превышает их;
- распространяет информацию в области безопасности полетов о прогностических факторах риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности.

2.4. На рис.3-1 приведена организационная структура управления безопасностью полетов.

ГЛАВА 3.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ.

3.1. Ответственность руководства за безопасность полетов в части организации СУБП касается всех структур КАИ, которая соответствует масштабам, характеру и сложности учебного процесса, а также факторам опасности и риска для безопасности полетов, связанным с подготовкой авиационного персонала.

3.2. В должностные инструкции всех сотрудников, независимо от уровня, включены ответственность и обязанности в области безопасности полетов.

3.3. В условиях функционирования СУБП Главный менеджер по безопасности полетов КАК и выполняет четыре ключевые функции:

- управляет системой выявления факторов опасности и следит за ее функционированием;
- консультирует старшее руководство по вопросам управления безопасностью полетов;
- оказывает помощь руководителям в вопросах управления безопасностью полетов.



Рис.3-1. Организационная структура управления безопасностью полетов

ГЛАВА 4. НАЗНАЧЕНИЕ ВЕДУЩИХ СПЕЦИАЛИСТОВ, ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

4.1. Ведущим специалистом, отвечающий за повседневное функционирование системы управления безопасностью полетов является Главный менеджер по безопасности полетов КАИ. Обязанности, права и ответственность вышеуказанного специалиста изложены в Приложении №2 настоящего Руководства.

4.2. Руководители структурных подразделений, отвечающие за организацию и соблюдение норм и стандартов по безопасности полетов в соответствии с настоящим Руководством по СУБП, назначаются на должности решением соответствующим старшим руководителем, имеющим право приема и увольнения сотрудников КАИ.

4.3. Главный менеджер по безопасности полетов КАИ являются тем лицом, которому руководство КАИ поручает функции повседневного управления СУБП. Он является ответственным лицом и координатором разработки и поддержания эффективного функционирования СУБП в КАИ.

4.4. Главный менеджер по безопасности полетов КАИ, как ответственный за безопасность полетов, руководство и управление планированием, реализацией и функционированием системы управления безопасностью полетов (СУБП), должен отвечать следующим морально-деловым качествам:

а) Приверженец делу безопасности полетов

- Демонстрирует безупречное профессиональное поведение и подход в отношении безопасности полетов, следует нормативной практике и правилам, распознает факторы опасности и сообщает о них и содействует эффективному представлению данных о безопасности полетов.

б) Лидер

- Формирует и популяризирует организационную культуру, которая способствует применению практики обеспечения безопасности полетов с помощью эффективного руководства.

в) Распространитель информации

- Выступает проводником информации с целью доведения вопросов безопасности полетов до сведения руководства и предоставления информации о безопасности полетов сотрудникам организации, подрядчикам и заинтересованным сторонам.
- Составляет и предоставляет в рамках организации информацию по вопросам безопасности полетов.

г) Разработчик

- Оказывает помощь в постоянном совершенствовании методов выявления факторов опасности и оценки факторов риска для безопасности полетов и СУБП организации.

д) "Строитель" взаимоотношений

- Строит и поддерживает прекрасные рабочие отношения с оперативной группой по вопросам безопасности полетов (ОГБП) и с сотрудниками отдела обслуживания в области безопасности полетов (ООБП).

е) Аналитик

- Анализирует технические данные с целью выявления тенденций, относящихся к факторам опасности, событиям и происшествиям.

ж) Руководство процессами

- Эффективно применяет соответствующие процессы и процедуры для выполнения задач и обязанностей.
- Изыскивает возможности повышения эффективности процессов.

- Оценивает эффективность и стремится постоянно повышать качество процессов.

4.5. Квалификационные требования, предъявляемые к Главному менеджеру по безопасности полетов КАИ:

- обширные практические знания и опыт, связанные с функциональной деятельностью организации по подготовки кадров, производство учебных полетов воздушных судов и организация технического обслуживания;
- глубокое знание принципов и практики управления безопасностью полетов;
- развитые навыки письменной и устной речи;
- умение строить правильные взаимоотношения с людьми;
- компьютерная грамотность;
- способность устанавливать контакты на всех уровнях как внутри, так и вне организации;
- организаторские способности;
- умение работать самостоятельно;
- развитые навыки аналитической работы;
- качества лидера и авторитетность;
- поведение, заслуживающее уважение коллег и руководства.

4.6. Функции Главного менеджера по безопасности полетов, ответственного за безопасность полетов, приведены ниже, однако этот перечень не обязательно является исчерпывающим:

- руководить планом реализации СУБП от имени руководителя;
- осуществлять выявление факторов опасности и проводить анализ факторов риска для безопасности полетов.
- следить за принятием корректирующих мер и оценивать их результаты;
- представлять периодические отчеты об эффективности обеспечения безопасности полетов в АУЦ;
- вести учетную документацию и документацию по безопасности полетов;
- планировать и организовывать подготовку персонала КАИ в области безопасности полетов;
- давать консультации по вопросам безопасности полетов;
- отслеживать проблемы безопасности полетов и их предполагаемое воздействие на процесс учебных полетов.

ГЛАВА 5.

КООРДИНАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В КАИ

5.1. В плане мероприятий на случай аварийной обстановки (ПМАО) в письменном виде указывается, какие действия необходимо предпринять после авиационного происшествия и кто отвечает за каждое конкретное мероприятие. Цель ПМАО заключается в обеспечении упорядоченного и эффективного перехода от штатных к аварийным операциям, включая делегирование чрезвычайных полномочий и обязанностей. В плане также указываются полномочия ведущих сотрудников на принятие соответствующих мер, а также координация действий по разрешению аварийной ситуации. Главная цель состоит в продолжении безопасного учебного процесса или в его возобновлении.

5.2. В аэропорту, где выполняются учебные полеты, разработаны планы на случай аварийной обстановки в аэропорту (ПАОА). Поскольку деятельность аэропортов и органов УВД взаимосвязана, эти планы разработаны совместно с ответственными сотрудниками этих организаций.

5.3. КАИ обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки, предусматривающего упорядоченный и действенный переход от штатных к аварийным операциям и возобновление штатных операций, с планами на случай аварийной обстановки других организаций, с которыми она должна взаимодействовать в ходе предоставления своих услуг.

ГЛАВА 6. ДОКУМЕНТАЦИЯ РСУБП

6.1. КАИ разработал и ведет документацию по СУБП, содержащую следующую информацию:

- политику и цели КАИ им.И.Абдраимова в области обеспечения безопасности полетов;
- требования к СУБП КАИ;
- процессы и процедуры СУБП КАИ;
- иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур СУБП;
- результаты функционирования СУБП.

6.2. СУБП – это главный источник информации для всего персонала КАИ о подходе КАИ им.И.Абдраимова к безопасности полетов. В нем содержатся все аспекты СУБП, включая политику, цели, правила и сферы индивидуальной ответственности в области безопасности полетов.

6.3. К СУБП КАИ относится следующая документация, делопроизводство которой входит в обязанность Главного менеджера по безопасности полетов КАИ:

- Должностные инструкции Главного менеджера по безопасности полетов КАИ;
- Журнал учета факторов опасности;
- Журнал учета авиационных событий (АП и АИ);
- Журнал совещаний по БП и принятых решений и мерах в КАИ;
- Журнал регистрации входящей информации и бюллетеней по безопасности полетов;
- Журнал регистрации СДС и принятых мер;
- Журнал корректирующих действий и принятых мер по результатам проверки по безопасности полетов;
- Планы основных мероприятий по безопасности полетов КАИ;
- Приказы и указания Агентства ГА КР и директора КАИ, касающиеся безопасности полетов;
- Копии предписаний и донесений о выполнении указаний менеджеров по безопасности полетов. (Образец прилагается);
- Анализы состояния безопасности полетов в КАИ. (Образец прилагается);
- Отчеты по материалам расследования авиационных событий;
- Отчеты добровольных (анонимных) сообщений;
- Ведение контрольных экземпляров документов по БП;
- Положение по составлению анализа по БП в КАИ ;
- Положение о системе добровольных сообщений по БП в КАИ и образец СДС.

Образцы журналов, предписаний, образцы документов и тексты Положений находятся в Приложениях к данному Руководству.

ГЛАВА 7.

УПРАВЛЕНИЕ ФАКТОРАМИ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Общие положения.

7.1. Управление безопасностью полетов в КАИ обеспечивается путем контролирования с помощью процесса управления безопасностью полетов факторов риска, связанных с последствиями факторов опасности в деятельности КАИ при выполнении учебных полетов, и сведения их до наименьшего практически возможного уровня (НПВУ). Это называется управлением факторами риска для безопасности полетов, что является общим термином, который характеризует два различных вида деятельности:

- выявление факторов опасности;
- оценку и уменьшение факторов риска для безопасности полетов.

7.2. Управление факторами риска для безопасности полетов построено на системе, в которой соответствующие средства контроля факторов риска для безопасности полетов, предназначенные для устранения или уменьшения последствий предполагаемых факторов опасности, заложены в исполнении самой системы.

Независимо от того, является ли рассматриваемая "система" физической системой, например воздушным судном, или организационной системой, например авиационным учебным центром, аэродромом или обслуживанием воздушного движения. В контексте настоящего руководства последняя система, т. е. организационная система – это та "система", о которой в основном и идет речь.

7.3. КАИ – это система, включающая процессы и процедуры, а также людей, оборудование, службы и средства, которые необходимы для выполнения задач (подготовка авиационного персонала) этой системы при приемлемом уровне обеспечении безопасности полетов.

7.4. В связи с этим, в КАИ был применен системный подход путем внедрения системы выявления факторов опасности, который позволил разработать и документировать методы и процедуры управления рисками для безопасности полетов и в ходе её внедрения должна обеспечить:

- выявление источников и факторов опасности;
- оценку и уменьшение рисков для безопасности полетов.

7.5. Управление факторами риска для безопасности полетов как вид повседневной деятельности ответственных сотрудников КАИ направлена на **первоначальное выявление факторов опасности** в контексте, в котором выполняются операции и процедуры, связанные с выполнением учебных полетов.

ГЛАВА 8.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ФАКТОРОВ ОПАСНОСТИ

8.1. Фактор опасности определяется как состояние или предмет, обладающий потенциальной возможностью нанести травмы персоналу, причинить ущерб оборудованию или конструкциям, вызвать уничтожение материалов или понизить способность осуществлять предписанную функцию.

8.2. Системный упорядоченный подход к выявлению факторов опасности, как правило, обеспечивает выявление большинства факторов опасности в системе подготовки.

8.3. В совещаниях по выявлению факторов опасности принимают участие сотрудники КАИ, непосредственно участвующие в процессе подготовки авиационного персонала и обслуживанием воздушных судов, и они обычно проводятся в виде организованного коллективного обсуждения. Такие совещания проводятся под руководством КАИ. На этом же совещании также рассматриваются вопросы оценки вероятности и серьезности факторов рисков для Безопасности полетов, связанных с последствиями выявленных факторов опасности. (Образец Журнала совещаний по безопасности полетов см. приложение 5).

8.4. При оценке факторов опасности учитываются все возможности – от маловероятных до весьма вероятных. Такая оценка предусматривает возникновение «наихудших» условий, но не менее важно, чтобы включенные в окончательный анализ факторы опасности были «вероятными». Далее проводится граница между наихудшим вероятным случаем и таким случаем, который настолько зависит от совпадений, что его не следует принимать в расчет.

ГЛАВА 9. ВЫЯВЛЕНИЕ ФАКТОРОВ ОПАСНОСТИ

9.1. Основопологающей деятельностью, лежащей в основе управления безопасностью полетов в КАИ, является выявление факторов опасности. Никто, как персонал, которому приходится каждодневно иметь дело и сталкиваться с факторами опасности, не может лучше всего сообщить о наличии факторов опасности и о том, что работает как положено, а что не работает. Таким образом, эффективное предоставление данных о факторах опасности для безопасности полетов со стороны персонала КАИ является краеугольным камнем управления безопасностью полетов. Поэтому рабочая среда, в которой персонал КАИ прошел подготовку и которая постоянно побуждает его сообщать о факторах опасности, является предпосылкой к эффективному представлению данных о безопасности полетов.

9.2. Выявление факторов опасности, как один из основных процессов, следует рассматривать как постоянную, не прекращающуюся деятельность Главного менеджера по безопасности полетов КАИ, направленную на:

- обеспечение того, чтобы первоначальное выявление факторов опасности и определение допущений в отношении оценки последствий факторов риска для безопасности полетов и средств защиты, существующих в системе в качестве функций контролирования, оставались обоснованными и актуальными по мере развития системы;
- и/или внесение, по необходимости, изменений в средства защиты.

9.3. Эффективное представление данных о безопасности полетов является краеугольным камнем управления безопасностью полетов. После представления данных о факторах опасности они становятся информацией по вопросам безопасности полетов. Таким образом, эффективное представление данных о безопасности полетов – это путь к получению фактической информации о безопасности полетов.

Системам эффективного представления данных о безопасности полетов повсеместно свойственны пять основных особенностей (рис. 9-1).

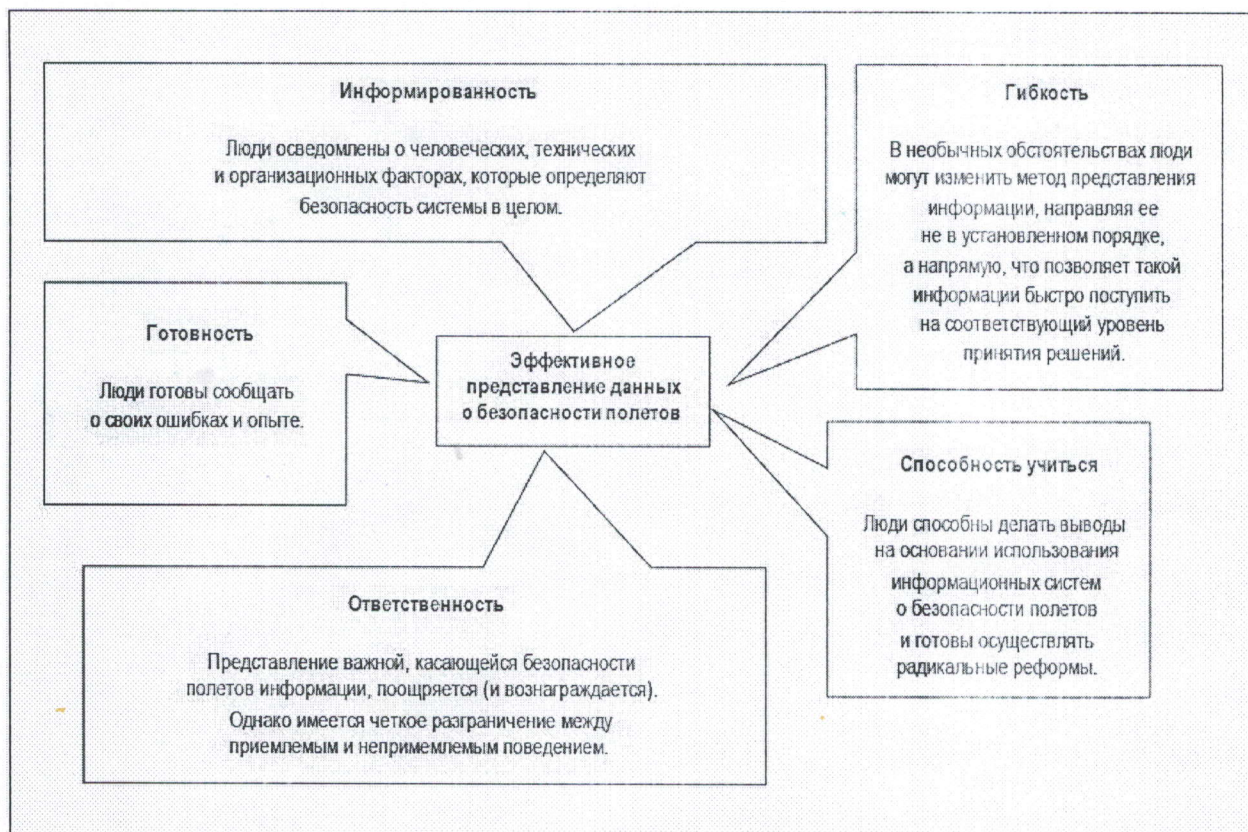


Рисунок 9-1. Эффективное представление данных о безопасности полетов. Пять основных особенностей

- **Готовность.** В результате целенаправленных действий руководства КАИ по определению эксплуатационных требований, необходимых для обеспечения активного представления информации о факторах опасности и должной регистрации важных данных о безопасности полетов, персонал КАИ готов сообщать о факторах опасности, эксплуатационных ошибках, которые могут возникнуть в результате подверженности факторам опасности, а также в соответствующих случаях представлять информацию о личном опыте.
- **Информированность.** В результате официальной подготовки по вопросам о том, как распознать факторы опасности и сообщать о них и как понять проявление и последствия факторов опасности в деятельности, обеспечивающей предоставление услуг, персонал КАИ осведомлен о человеческих, технических и организационных факторах, которые определяют безопасность системы в целом.
- **Гибкость.** Вследствие реалистичного представления о факторах опасности, присутствующих в деятельности КАИ, и в результате разработки реалистичных правил, относящихся к факторам опасности и потенциальным источникам причинения ущерба, персонал КАИ, сталкиваясь с необычными обстоятельствами, может изменить метод представления информации, направляя ее не в установленном порядке, а напрямую, что позволяет такой информации быстро поступить на соответствующий уровень принятия решений.
- **Способность учиться.** Благодаря осведомленности о важности предоставления информации о факторах опасности на всех уровнях, персонал КАИ способен делать выводы на основании использования информационных систем о безопасности полетов, а организация готова осуществлять радикальные реформы.

- **Ответственность.** Вследствие того, что важные данные по вопросам безопасности полетов должны образом защищены, а также в результате введения системы "сдержек и противовесов", благодаря которой сотрудники КАИ, представляющие информацию о факторах опасности, уверены, что информация о факторах опасности будет использоваться только по своему прямому назначению, предоставление персоналом важной информации о безопасности полетов, относящейся к факторам опасности, поощряется (и вознаграждается). Однако имеется четкое разграничение между приемлемой и неприемлемой деятельностью КАИ.

9.4. Эффективное представление данных о безопасности полетов является краеугольным камнем управления безопасностью полетов. После представления данных о факторах опасности они становятся информацией по вопросам безопасности полетов. Таким образом, эффективное представление данных о безопасности полетов – это путь к получению фактической информации о безопасности полетов.

Вниманию руководителей всех уровней КАИ:

9.5. Представление данных и системы представления данных о факторах опасности являются важнейшими элементами в процессе выявления факторов опасности. Организация, которая хочет узнать, как она в действительности повседневно функционирует, а не как она должна функционировать по "инструкции", должна обратиться к эксплуатационному персоналу, и поэтому системы представления данных приобретают такую важность. Существует три типа систем представления данных:

- система обязательного представления данных;
- система добровольного представления данных;
- система конфиденциального представления данных.

9.6. В системе обязательного представления данных люди должны сообщать об определенных типах событий или факторах опасности. Для этого необходимо разработать подробные правила, предусматривающие, кто должен направлять данные и о чем. Поскольку обязательные системы имеют дело в основном с вопросами, касающимися "объекта", с их помощью производится сбор информации больше о технических отказах, чем о других аспектах эксплуатационной деятельности. Для преодоления такой тенденциозности используются системы добровольного представления данных, предназначенные для получения большего объема информации по этим другим аспектам.

9.7. В системе добровольного представления данных представляющее данные лицо, без каких-либо на это правовых или административных обязательств, добровольно сообщает о событии или опасности. В этой системе введен определенный стимул для представления данных. Например, в случае ошибок или непреднамеренных нарушений, о которых поступило сообщение, дисциплинарные меры могут не применяться. Представленная информация не должна использоваться против представивших ее лиц, т. е. такие системы должны носить "некарательный" характер и обеспечивать защиту источников информации, чтобы стимулировать представление таких сведений. (Положение о системе добровольных донесений по безопасности полетов в КАИ им.И.Абдраимова (см. приложение 10))

9.8. Система конфиденциального представления данных призвана не допустить установление личности представившего данные лица. Это один из способов обеспечения «некарательного» характера систем добровольного представления данных. Конфиденциальность обычно достигается за счет обезличивания сведений, и любая

информация, устанавливающая личность представившего данные лица, известна только "кураторам", для того чтобы принять дополнительные меры или "заполнить пустоты" в событии(ях), о котором(ых) получено сообщение.

Система конфиденциального представления данных об инцидентах способствует обнаружению факторов опасности, вызывающих ошибки человека, при отсутствии опасений в отношении наказания или создания затруднительного положения, а также позволяют получить более широкую информацию о факторах опасности.

9.9. Таким образом, выявление факторов опасности считается одноразовым и единовременным действием, которое предпринимается либо во время разработки системы, либо когда первоначальная система подвергается значительным изменениям.

С другой стороны, обеспечение безопасности полетов представляет собой повседневную деятельность, которая носит непрерывающийся характер и направлена на обеспечение надлежащей защиты операциям по предоставлению услуг от факторов опасности. Проще говоря, выявление факторов опасности дает систему координат, по которой на ежедневной основе осуществляется обеспечение безопасности полетов.

ГЛАВА 10. АНАЛИЗ ФАКТОРОВ ОПАСНОСТИ

10.1. Процесс анализа факторов опасности осуществляется в три этапа:

Первый этап. Выявить общий фактор опасности (также известный как наивысший уровень опасности или НУО). В контексте данного Руководства общий фактор опасности используется в качестве термина, который предназначен сделать акцент в перспективном плане на проблему безопасности, и в то же время способствовать упрощению отслеживания и классификации многочисленных индивидуальных факторов опасности, вытекающих из общего фактора опасности.

Второй этап. Разбить общий фактор опасности на конкретные факторы опасности или компоненты общего фактора опасности. У каждого конкретного фактора опасности, по всей вероятности, будет отличный и уникальный набор причинных факторов, что сделает каждый конкретный фактор опасности в своем роде отличным и уникальным.

Третий этап. Увязать конкретные факторы опасности с потенциальными специфическими последствиями, т. е. специфическими событиями или результатами.

ГЛАВА 11. ДОКУМЕНТИРОВАНИЕ ФАКТОРОВ ОПАСНОСТИ

11.1. Важнейшим требованием для выявления факторов опасности является официальное документирование факторов опасности. Информация о безопасности полетов (т. е. проанализированные необработанные данные) и сведения о безопасности полетов (т. е. информация о безопасности полетов, которая подтверждена и дополнительно проанализирована в соответствующем контексте) объединяются для предоставления знаний о безопасности полетов, которыми обладают не отдельные сотрудники организации, а которые официально хранятся в КАИ. Официальная база знаний о безопасности полетов («Библиотека сведений по БП») является гарантией сохранения информации. Кроме того, КАИ, который обладает полученными знаниями о безопасности полетов, будет принимать касающиеся безопасности решения на основании фактов, а не мнений.

11.2. В КАИ ведется журнал учета факторов опасности, который ведет Главный менеджер по безопасности полетов (образец журнала учета факторов опасности в Приложении №3 настоящего Руководства).

Всем выявленным факторам опасности присваивается номер фактора опасности, и они регистрируются в журнале учета факторов опасности.

Журнал учета факторов опасности содержит описание каждого фактора, его последствия, оценку вероятности и серьезности этих факторов для Безопасности полетов, связанных с этими последствиями, а также требуемые средства контроля факторов опасности для Безопасности полетов, как правило, меры по уменьшению рисков.

Журнал учета факторов опасности ведется в бумажной (и/или электронной) форме и обновляется по мере выявления новых факторов опасности и внесения предложений по дополнительным средствам контроля факторов опасности для Безопасности полетов (т.е. дополнительные меры по уменьшению рисков).

11.3. Выявление факторов опасности и их документирования является первым шагом в процессе сбора, учета и использования информации о рисках для Безопасности полетов в процессе подготовки персонала. См. рис. 11-1.

В рамках СУБП следует разумно комбинировать методы управления рисками:

- **«реагирующий»** – работа только по анализу последствий событий, негативно влияющих на Безопасности полетов;
- **«проактивный»** – работа по выявлению и анализу событий, имевших место, и не завершившихся АП, но содержащих признаки существующих угроз и требующих анализа и оценки рисков для Безопасности полетов;
- **«прогностический»** – работа по выявлению и анализу вероятных угроз с оценкой соответствующих рисков.

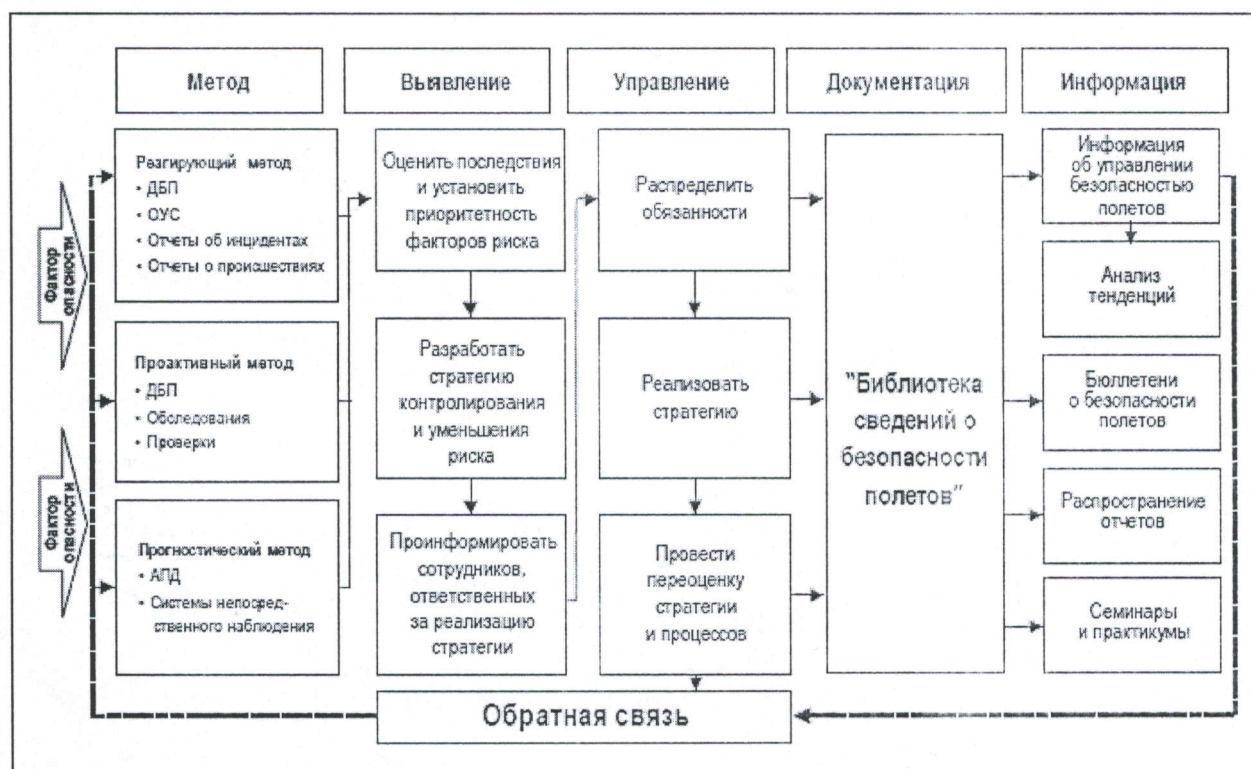


Рисунок 11-1. Процесс документирования факторов опасности

Все три метода включают разработку и принятие корректирующих действий для исключения угроз или снижению рисков для Безопасности полетов.

Примечание. При создании СУБП важно достичь понимания руководством КАИ, всеми сотрудниками различий между угрозами для Безопасности полетов (факторами опасности) и последствиями проявления этих факторов для Безопасности полетов.

Последствия определяются как реальный или возможный результат (результаты) проявления факторов опасности. Они могут быть локализованы или может иметь место несколько видов последствий из-за проявления одного или нескольких факторов

опасности.

11.4. В КАИ существует несколько способов выявления факторов опасности, как на основе внутренних источников, так и внешних.

Внутренние источники:

- система добровольных сообщений об угрозах Безопасности полетов внутри КАИ;
- систематический анализ состояния Безопасности полетов;
- общие программы постоянного мониторинга деятельности КАИ;
- обратная связь, реализуемая в процессе подготовки и переподготовки персонала;
- результаты расследования авиационных событий с воздушными судами, произошедших в КАИ.

Внешние источники:

- анализ результатов эксплуатации парка учебных воздушных судов;
- данные государственных систем обязательного информационного обмена (содержащих в том числе, информацию систем СДС об угрозах Безопасности полетов);
- результаты государственного надзора и контроля;
- государственная система обязательного уведомления о событиях;
- государственная система добровольного представления данных;
- системы обмена информацией.

11.5. Вышеизложенный в настоящем разделе процесс выявления факторов опасности определен как регулярный процесс, не подлежащий прекращению или приостановке. Особое внимание обращается на ситуации, при которых необходимо проведение более глубоких и далеко идущих мероприятий по выявлению факторов опасности.

К указанным ситуациям относятся:

- любые случаи, когда в КАИ происходит необъяснимое увеличение числа связанных с Безопасностью полетов событий или нарушений нормативных положений;
- любые случаи, когда планируются радикальные производственные изменения, включая замену ключевых сотрудников или основного оборудования или систем;
- до и в ходе периодов значительных организационных изменений, включая быстрый рост или сокращение производства, корпоративное слияние, расширение или свертывание деятельности.

ГЛАВА 12. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ФАКТОРОВ РИСКОВ

12.1. Фактор риска – это есть оценка последствий после выявления фактора опасности.

12.2. Для того, чтобы понять и управлять факторами риска, необходимо ранжировать уровни этих рисков. Ниже приведена схема уровней. См. рис.12-1.

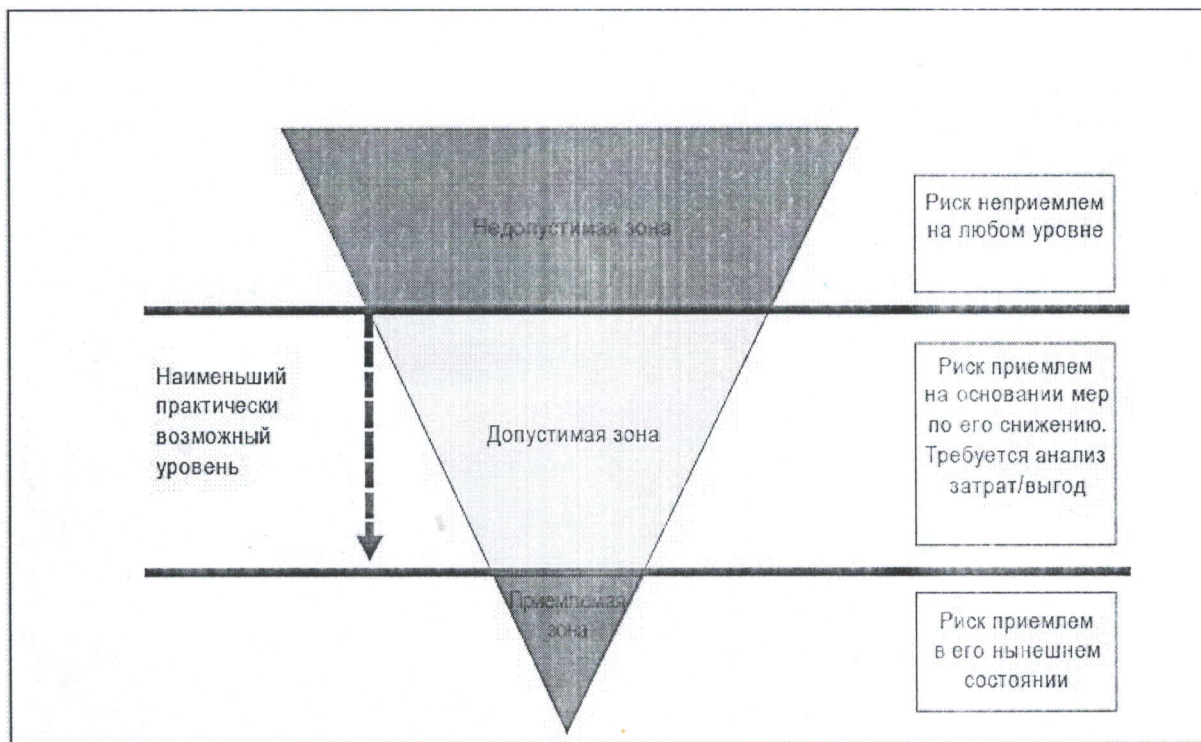


Рисунок 12-1. Схема ранжирования уровней рисков

Треугольник изображен вершиной вниз, предполагая тем самым, что авиация (как любая другая социально-техническая производственная система) с точки зрения факторов рисков для Безопасности полетов «перенасыщена в верхней части» и большинство факторов рисков для Безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, оцениваются как первоначально попадающие в недопустимую зону.

Меньшее число факторов рисков для Безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, оценивается таким образом, что данная оценка попадает прямо в допустимую зону, а еще меньшее число оценивается таким образом, что данная оценка попадает прямо в приемлемую зону.

12.3. Факторы рисков для Безопасности полетов, которые оцениваются как первоначально попадающие в недопустимую зону, являются неприемлемыми при любых обстоятельствах. Вероятность и/или серьезность последствий факторов опасности настолько велики, а причиняющий ущерб потенциал опасности представляет такую угрозу жизнеспособности организации, что требуется принятие немедленных мер по уменьшению опасности.

12.4. Факторы рисков для безопасности полетов, которые первоначально оцениваются как попадающие в допустимую зону, являются приемлемыми при условии, что уже принимаемые меры по их снижению гарантируют, что в предвидимой степени вероятность и/или серьезность последствий факторов опасности находится под организационным контролем.

12.5. Такой же критерий контроля касается факторов рисков для безопасности полетов, которые первоначально попадают в недопустимую зону и с помощью мер по их снижению перемещаются в допустимую зону. Фактор рисков для безопасности полетов, который первоначально оценивается как недопустимый, но который с помощью мер по его снижению перемещается в допустимую зону, должен оставаться «защищенным» мерами по его снижению, которые гарантируют контроль над ним.

12.6. В обоих случаях требуется анализ затрат/выгод:

- оправданы ли израсходованные выделенные ресурсы на то, чтобы поставить под организационный контроль вероятность и/или серьезность последствий факторов опасности?
- или**
- требуется ли выделение таких огромных ресурсов, что это будет представлять большую угрозу жизнеспособности Обществу, чем обеспечение контролирования вероятности и/или серьезности последствий факторов опасности?

12.7. Сокращение НПВУ характеризует фактор рисков для безопасности полетов, который был уменьшен до наименьшего практически возможного уровня. При определении, что является «практически возможным» в контексте управления факторами рисков для безопасности полетов, учитывается как техническая возможность дальнейшего уменьшения рисков для безопасности полетов, так и соответствующие затраты. Для этого производится анализ затрат/выгод. Если фактор рисков для безопасности полетов в системе определяется на НПВУ, это означает, что любое дальнейшее снижение рисков либо практически неосуществимо, либо полностью неоправдано с точки зрения затрат.

Примечание. Следует помнить о том, что, если КАИ «приемлет» фактор риска для безопасности полетов, это не означает, что данный фактор риска для безопасности полетов устранен.

12.8. Определенный остаточный уровень риска для безопасности полетов остается, однако для КАИ является приемлемым то, что остаточный риск для безопасности полетов настолько низок, что получаемые выгоды имеют большее значение.

12.9. Факторы рисков для безопасности полетов, которые оцениваются как первоначально попадающие в приемлемую зону, являются приемлемыми в их нынешнем состоянии и не требуют каких-либо действий для того, чтобы поставить под организационный контроль (и удерживать под контролем) вероятность и/или серьезность последствий факторов опасности.

ГЛАВА 13.

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ФАКТОРА РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

13.1. Основная управленческая аксиома – нельзя управлять тем, что нельзя измерить.

В связи с этим, как правило, фактор риска для безопасности полетов определяется как оценка последствий опасности, выраженная в виде прогнозируемой вероятности или серьезности, при этом за контрольный ориентир принимается наихудшая предвидимая ситуация и обозначаются в буквенно-цифровой форме, что позволяет осуществить их измерение.

13.2. Под анализом следует понимать применение методов идентификации опасности, и оценки связанных с ней рисков. Любой анализ опасности, призванный облегчить процесс управления рисками с помощью выявления определенных логических подходов к решению текущих проблем, должен сопровождаться управленческими решениями руководства КАИ им.И.Абдраимова.

13.3. При анализе факторов риска для безопасности полетов в КАИ применяется обычный метод разбивки фактора риска на два компонента:

- вероятность наступления причиняющего ущерб события или
- условия и серьезность события или условия, если оно наступит.

13.4. Процесс принятия решений относительно риска для безопасности полетов и его приемлемости осуществляется с помощью применения матрицы допустимости риска. Создание матрицы (см. таблицу 13-4) излагается ниже.

13.5. Процесс взятия под организационный контроль факторов рисков для безопасности полетов, связанный с последствиями факторов опасности, начинается с оценки вероятности того, что последствия факторов опасности материализуются в ходе деятельности, направленной на предоставление услуг. Это называется оценкой вероятности факторов риска для безопасности полетов.

13.6. Вероятность факторов рисков для безопасности полетов определяется как возможность возникновения небезопасного события или состояния.

Определить возможность такой вероятности можно, например, с помощью таких вопросов:

- происходили ли в прошлом события, аналогичные рассматриваемому событию, или это единичный случай?
- какое другое оборудование или компоненты этого же типа могли бы иметь аналогичные дефекты?
- количество сотрудников, выполняющих данные процедуры или на которых они распространяются?
- каков процент времени, в течение которого используется вызывающее сомнение оборудование или процедура?
- насколько серьезны последствия организационного, управленческого или регламентирующего характера, которые могли бы указывать на наличие более существенных факторов угрозы для безопасности людей?

13.7. При оценке вероятности того, что небезопасное событие или состояние может иметь место, крайне важно для принятия обоснованных решений обратиться к данным за прошлые годы, содержащимся в «библиотеке сведений о безопасности полетов» КАИ. Отсюда следует, что, если в КАИ отсутствует «библиотека сведений о безопасности полетов», оно может сделать оценку вероятности, основанную в лучшем случае на отраслевых тенденциях, а в худшем случае – на субъективном мнении.

13.8. КАК не располагает надежными цифровыми методами определения вероятности возникновения опасного события и серьезности его последствий. Поэтому для оценки рисков используются так же и **качественные методы**.

13.9. Исходя из выводов, сделанных на основе ответов на вопросы, которые, например, перечислены чуть выше, можно установить вероятность того, что небезопасное событие или состояние будет иметь место, и оценить его значимость с использованием таблицы вероятностей факторов рисков для безопасности полетов.

13.10. Вероятность возникновения опасного события может принимать пять значений:

- частое, которое может происходить многократно (цифровая оценка 5);
- периодическое, которое может происходить время от времени (цифровая оценка 4);
- редкое, которое маловероятно, но возможно произойдет (цифровая оценка 3);

- очень редкое, которое может произойти с очень малой вероятностью (цифровая оценка 2);
- практически невозможное, наступление которого практически исключено (цифровая оценка 1).

И составляется таблица вероятности факторов рисков.

13.11. Таблица №13-1 – типовая таблица вероятности факторов рисков для безопасности полетов, которая состоит из пяти пунктов. В таблице содержится пять категорий, характеризующих вероятность наличия небезопасного события или состояния, значение каждой категории с присвоением каждой категории определенной степени (величины). Для КАИ это приемлемая система категорий и нормирования обобщенных величин вероятности факторов рисков для безопасности полетов.

Данная таблица, а также таблица серьезности факторов рисков и матрицы оценки и допустимости факторов рисков, рассматриваемые ниже, представляют собой, говоря концептуально, отраслевые стандарты. Уровень детализации и сложности таблиц № 13-1 и № 13-2, состоящих из пяти пунктов и матриц, состоящих из пяти пунктов по вертикали и горизонтали, приспособлен соразмерно с конкретными потребностями и сложностью выполняемых задач по подготовке летного состава КАИ, а также для целей настоящей СУБП.

Периодичность	Значение	Степень (величина)
Часто	➤ Может произойти многократно (происходило часто)	5
Иногда	➤ Может происходить время от времени (происходило нечасто)	4
Весьма редко	➤ Маловероятно, но возможно, что произойдет (происходило редко)	3
Маловероятно	➤ Весьма малая вероятность, что произойдет (нет сведений о том, что произошло)	2
Крайне маловероятно	➤ Возможность наступления события почти исключена	1

Таблица № 13-1. Таблица вероятности факторов рисков для безопасности полетов

13.12. После проведения оценки рисков небезопасного события или состояния для безопасности полетов с точки зрения его вероятности вторым этапом в процессе взятия под организационный контроль факторов рисков для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, будет оценка серьезности последствий опасности, если ее причиняющий ущерб потенциал материализуется в ходе деятельности, направленной на предоставление услуг. Эта операция называется оценкой серьезности факторов риска для безопасности полетов.

13.13. Серьезность факторов рисков для безопасности полетов определяется как возможные последствия небезопасного события или состояния, при этом за контрольные ориентиры принимается наихудшая предвидимая ситуация.

13.14. В проведении оценки серьезности последствий опасности, если ее причиняющий ущерб потенциал материализуется в ходе деятельности, направленной на предоставление услуг, могут помочь указанные ниже вопросы:

- возможное количество жертв (среди авиационных специалистов, служебных пассажиров, случайных и других лиц);
- каков вероятный уровень ущерба имуществу или финансового ущерба (уничтожение имущества организации, ущерб авиационной инфраструктуре, побочный ущерб третьей стороне);
- какова вероятность воздействия на окружающую среду (утечка топлива или других опасных продуктов и физическое нарушение естественной среды);

- каковы вероятные политические последствия и/или каков интерес со стороны общественности и СМИ?

13.15. Исходя из содержания ответов на данные вопросы, можно оценить с помощью таблицы серьезности факторов рисков для безопасности полетов серьезность возможных последствий небезопасного события или состояния, принимая при этом за контрольный ориентир наихудшую предвидимую ситуацию.

13.16. **Таблица № 13-2** представляет собой типовую таблицу серьезности факторов риска для БП, состоящую из пяти пунктов. Она содержит пять категорий, характеризующих уровень серьезности опасного события или состояния, значения каждой категории и присвоение каждой категории соответствующей степени. Так же, как и таблица № 1, данная таблица является примером, приведенным для иллюстрации рекомендаций.

Серьезность события	Значение	Степень (величина)
Катастрофическая	➤ Уничтожение воздушного судна ➤ Человеческие жертвы	A
Опасная	➤ Значительное уменьшение «запаса прочности безопасности», физический стресс или такая рабочая нагрузка, что нет уверенности в правильном и полном выполнении производственным персоналом своих задач ➤ Серьезные телесные повреждения ➤ Значительный ущерб воздушному судну	B
Значительная	➤ Существенное уменьшение «запаса прочности безопасности», производственный персонал не в полной мере способен справиться с неблагоприятными производственными условиями из-за увеличения рабочей нагрузки или вследствие условий, понижающих эффективность их работы ➤ Серьезный инцидент ➤ Телесные повреждения	C
Незначительная	➤ Неудобство ➤ Производственные ограничения ➤ Применение правил на случай нештатной (аварийной) ситуации ➤ инцидент	D
Ничтожная	➤ Малозначительные последствия	E

Таблица № 13-2. Таблица серьезности факторов рисков для Безопасности полетов

13.17. Третьим этапом в процессе взятия под организационный контроль факторов рисков для Безопасности полетов, связанных с последствиями опасного события или состояния, будет оценка допустимости последствий опасности, если ее причиняющий ущерб потенциал материализуется в ходе деятельности, направленной на предоставление услуг. Это называется оценкой допустимости факторов рисков для Безопасности полетов.

Данная процедура выполняется в два этапа:

На первом этапе необходимо получить общую оценку рисков для Безопасности полетов. Это достигается путем объединения и введения таблиц вероятности и серьезности факторов рисков для Безопасности полетов в матрицу оценки факторов рисков для Безопасности полетов, которая в качестве примера приведена в **таблице №13-3**.

Таблица №13-3. Матрица оценки факторов рисков для Безопасности полетов

Например, вероятность фактора риска для Безопасности полетов оценивается как возникающая «иногда» (4). Серьезность фактора риска для безопасности оценивается как **опасная (В)**. Совокупность вероятности и серьезности (4В) – это риск для Безопасности полетов, связанный с последствиями рассматриваемой опасности.

13.18. На этом примере можно увидеть, что фактор риска для Безопасности полетов представляет собой просто цифру или буквенно-цифровую комбинацию, а не является видимым или ощутимым компонентом естественной окружающей среды. Цветовая маркировка содержащейся в **таблице №13-3** матрице обозначает зоны допустимости в повернутом вершиной вниз треугольнике на рисунке 12-1.

Предлагаемые критерии		Индекс оценки риска	Предлагаемые критерии			
		5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	➤ Неприемлем при существующих обстоятельствах			
		5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C	➤ Приемлем на основании мер по уменьшению риска. ➤ Может потребоваться решение руководства			
		3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	➤ Приемлем			
Вероятность риска	Серьезность риска					
	Катастрофическая	Опасная	Значительная	Незначительная	Ничтожная	
	A	B	C	D	E	
	Часто 5	5A	5B	5C	5D	5E
	Иногда 4	4A	4B	4C	4D	4E
	Весьма редко 3	3A	3B	3C	3D	3E
	Маловероятно 2	2A	2B	2C	2D	2E
Крайне маловероятно 1	1A	1B	1C	1D	1E	

Таблица № 13-4. Матрица допустимости факторов риска для Безопасности полетов

На втором этапе индекс фактора рисков для Безопасности полетов, полученный из матрицы оценки рисков для Безопасности полетов, теперь должен быть перенесен на матрицу допустимости риска для Безопасности полетов, которая характеризует критерии допустимости. Критерий фактора риска для Безопасности полетов с оценкой 4В является, согласно содержащимся в **таблице № 13-4** критериям допустимости, «неприемлемым при существующих обстоятельствах». В этом случае фактор риска для Безопасности полетов попадает в недопустимую зону перевернутого вершиной вниз треугольника. Риск для Безопасности полетов, связанный с последствиями опасности, неприемлем.

При этом руководство КАИ им.И.Абдраимова должно принять решение:

- выделить ресурсы для снижения подверженности последствиям факторов опасности;

- выделить ресурсы для снижения масштаба или причиняющего ущерб потенциала последствий факторов опасности;

или

- прекратить данный вид деятельности, если уменьшение опасности невозможно.

13.19. **На заключительном этапе** процесса взятия под организационный контроль факторов рисков для Безопасности полетов, связанных с последствиями опасного события или состояния, задействована стратегия контроля/уменьшения факторов рисков. Контроль и уменьшение факторов рисков представляют собой взаимозаменяемые термины. Оба термина обозначают меры, направленные на устранение опасности и взятие под организационный контроль вероятности и серьезности факторов рисков для Безопасности полетов, связанные с последствиями опасности.

Продолжая рассматривать вышеприведенный пример, в котором фактор риска для Безопасности полетов, связанный с последствиями анализируемой опасности, оценивается как **4В** («неприемлем при существующих обстоятельствах»). При этом необходимо выделить ресурсы для перемещения его в треугольнике ниже, в допустимую зону, где факторы рисков для Безопасности полетов находятся на НПВУ. Если этого достичь невозможно, тогда деятельность, направленная на предоставление услуг, которая подвергает предприятие воздействию последствий рассматриваемых факторов опасности, должна быть прекращена. **На рисунке № 13-5** процесс управления факторами рисков для Безопасности полетов изображен в графической форме.

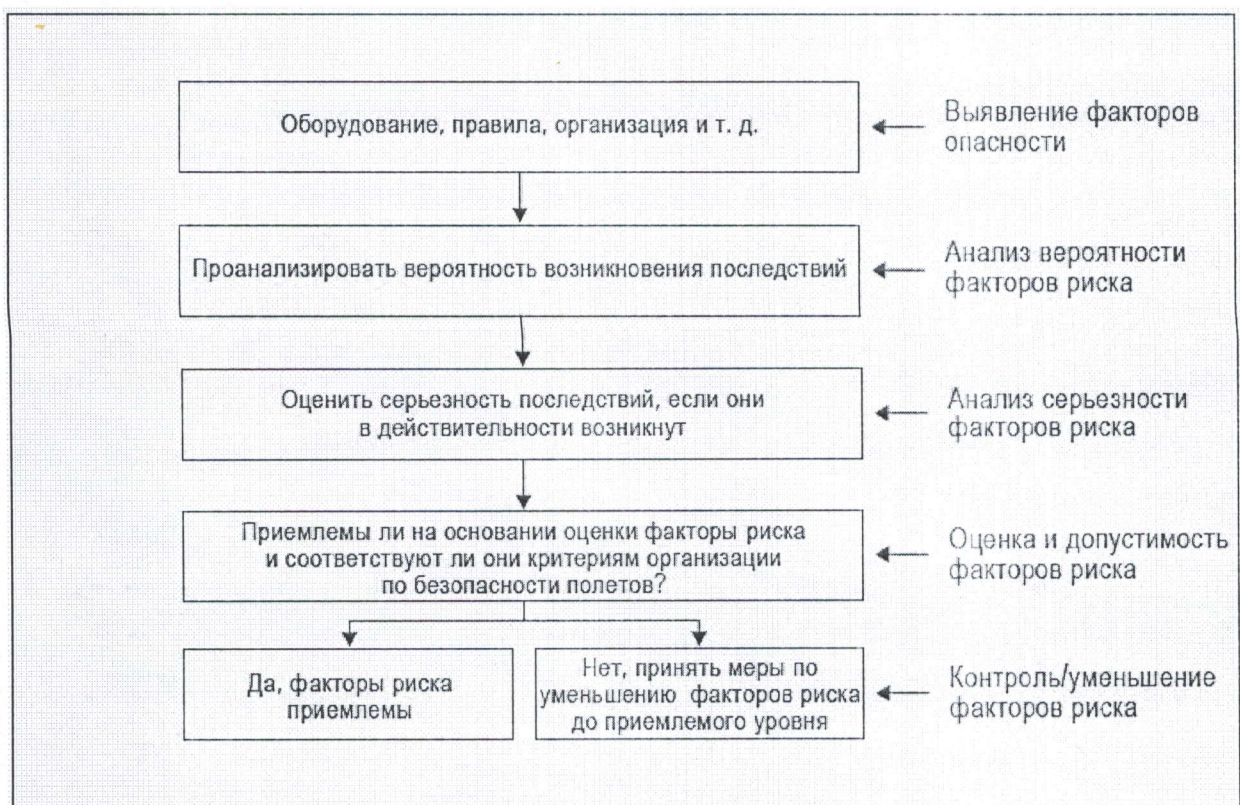


Рисунок №13-5. Процесс управления факторами рисков.

ГЛАВА 14.

УМЕНЬШЕНИЕ ФАКТОРА РИСКА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

14.1. Управление факторами риска для безопасности полетов – это процесс, который охватывает анализ и оценку, как было изложено выше, и уменьшение факторов риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, которые угрожают учебному процессу в подготовке авиационного персонала в КАИ, до наименьшего практически возможного уровня (НПВУ).

14.2. КАИ приняты три общих стратегии для контроля/уменьшения факторов рисков для Безопасности полетов:

- **Избежание риска.** Операция или вид деятельности прекращается, поскольку факторы риска для Безопасности полетов превышают выгоды от продолжения этой операции или вида деятельности. К примерам стратегии по избежанию рисков относятся:
- **Уменьшение риска.** Частота операций или вида деятельности уменьшается или предпринимаются действия для уменьшения масштаба последствий приемлемых факторов рисков.
- **Изолирование подверженности риску.** Принимаются меры для того, чтобы локализовать воздействие последствий факторов опасности или создать избыточность для защиты от них. К примерам стратегии, основанной на изоляции подверженности риску, относятся:

14.3. Стратегия контроля/уменьшения факторов рисков для Безопасности полетов в КАИ базируется на введении в действие дополнительных средств защиты безопасности или на усилении существующих средств защиты. Средства защиты в авиационной системе могут быть подразделены на три общие категории:

- техника;
- подготовка;
- нормативные положения.

На рисунке 14-1 наглядно показаны средства защиты для предотвращения АП или АИ.

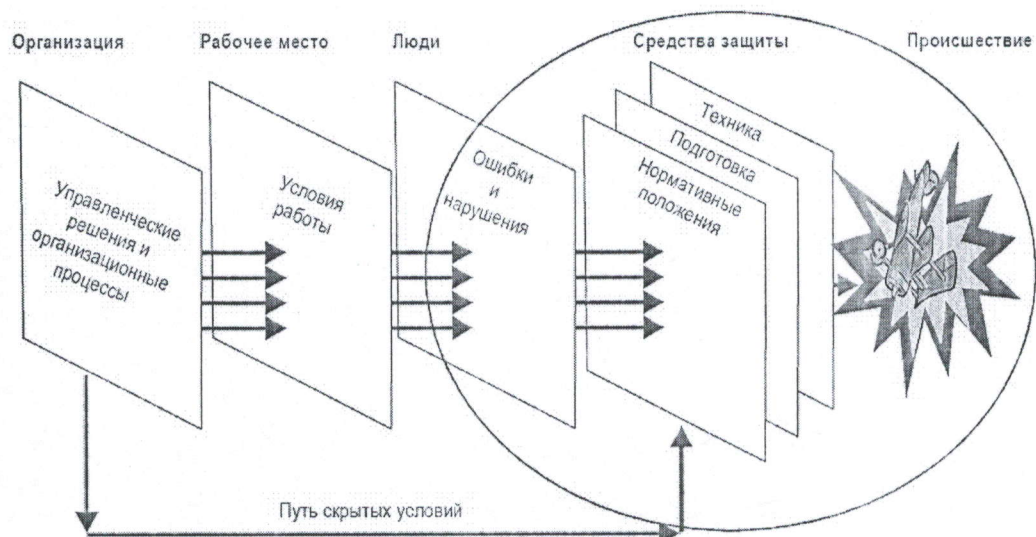


Рисунок 14-1. Средства защиты

14.4. В процессе контроля/уменьшения факторов риска для безопасности полетов важно определить, зачем нужны новые средства защиты или почему необходимо усилить существующие средства защиты. В ходе такого определения можно поставить следующие вопросы:

- Имеются ли средства защиты от факторов риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности?
- Функционируют ли средства защиты как положено?
- Удобно ли использовать средства защиты в фактических рабочих условиях?
- Осведомлен ли соответствующий персонал о факторах риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности, и о действующих средствах защиты?
- Требуются ли дополнительные меры по уменьшению/контролю факторов риска для безопасности полетов?

14.5. Весь процесс уменьшения рисков для безопасности полетов проиллюстрирован на рисунке 14-2. Факторы опасности представляют собой потенциальную уязвимость для безопасности, присущую авиационной системе. Такая уязвимость проявляется в виде множества последствий.

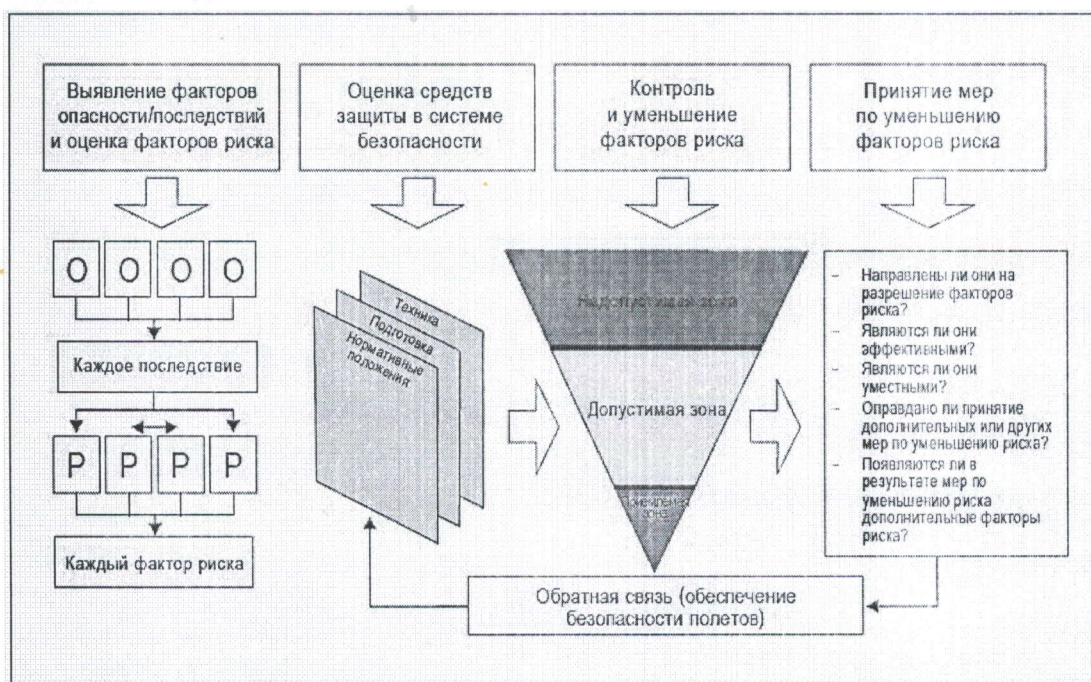


Рисунок 14-2. Процесс уменьшения факторов риска для БП

14.6. Первым шагом в процессе уменьшения/контроля факторов рисков для Безопасности полетов является выявление опасности/последствий и оценка факторов рисков для Безопасности полетов.

После выявления факторов опасности и оценки факторов рисков для Безопасности полетов оценивается эффективность и действенность существующих средств защиты авиационной системы (техника, подготовка и нормативные положения) относительно рассматриваемых факторов опасности и последствий. Следствием такой оценки является усиление существующих средств защиты, введение новых средств или и то, и другое.

14.7. Вторым шагом в процессе уменьшения/контроля факторов риска для Безопасности полетов является оценка эффективности существующих средств защиты в авиационной системе.

Исходя из усиления существующих средств защиты и/или введения новых средств, производится переоценка первоначальных факторов рисков для Безопасности полетов с целью определения, находятся ли они теперь на НПВУ.

14.8. Третьим шагом в процессе уменьшения/контроля рисков для Безопасности полетов являются действия по контролю и/или уменьшению рисков.

После переоценки факторов рисков для Безопасности полетов следует убедиться в эффективности и действенности стратегии по уменьшению/контролю рисков.

14.9. Четвертым шагом в процессе уменьшения/контроля рисков для Безопасности полетов является утверждение мер по снижению рисков для Безопасности полетов.

После утверждения мер по уменьшению рисков разработанная и введенная в действие стратегия (в рамках процесса обеспечения Безопасности полетов) в качестве обратной связи инкорпорирована в средства защиты деятельности КАИ, на которых и основана стратегия по уменьшению рисков, в целях обеспечения целостности, действенности и эффективности средств защиты в новых производственных условиях.

К этому моменту система готова для введения в эксплуатацию/перегруппировки при условии, что средства контроля факторов рисков для Безопасности полетов считаются приемлемыми.

14.10. На рис. 14-3 показан весь алгоритм принятия решения в процессе управления факторами риска для безопасности полетов. После обнаружения проблемы для безопасности полетов выявляются лежащие в основе проблемы для безопасности полетов факторы опасности и потенциальные последствия факторов опасности, а факторы риска для безопасности полетов, связанные с последствиями, оцениваются с точки зрения вероятности и серьезности с целью определения уровня риска для безопасности полетов (индекс риска для безопасности полетов). Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как приемлемые, предпринимаются соответствующие действия и данный вид деятельности продолжает осуществляться. Для целей обратной связи (библиотека сведений о безопасности полетов) выявление факторов опасности и оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов регистрируются.

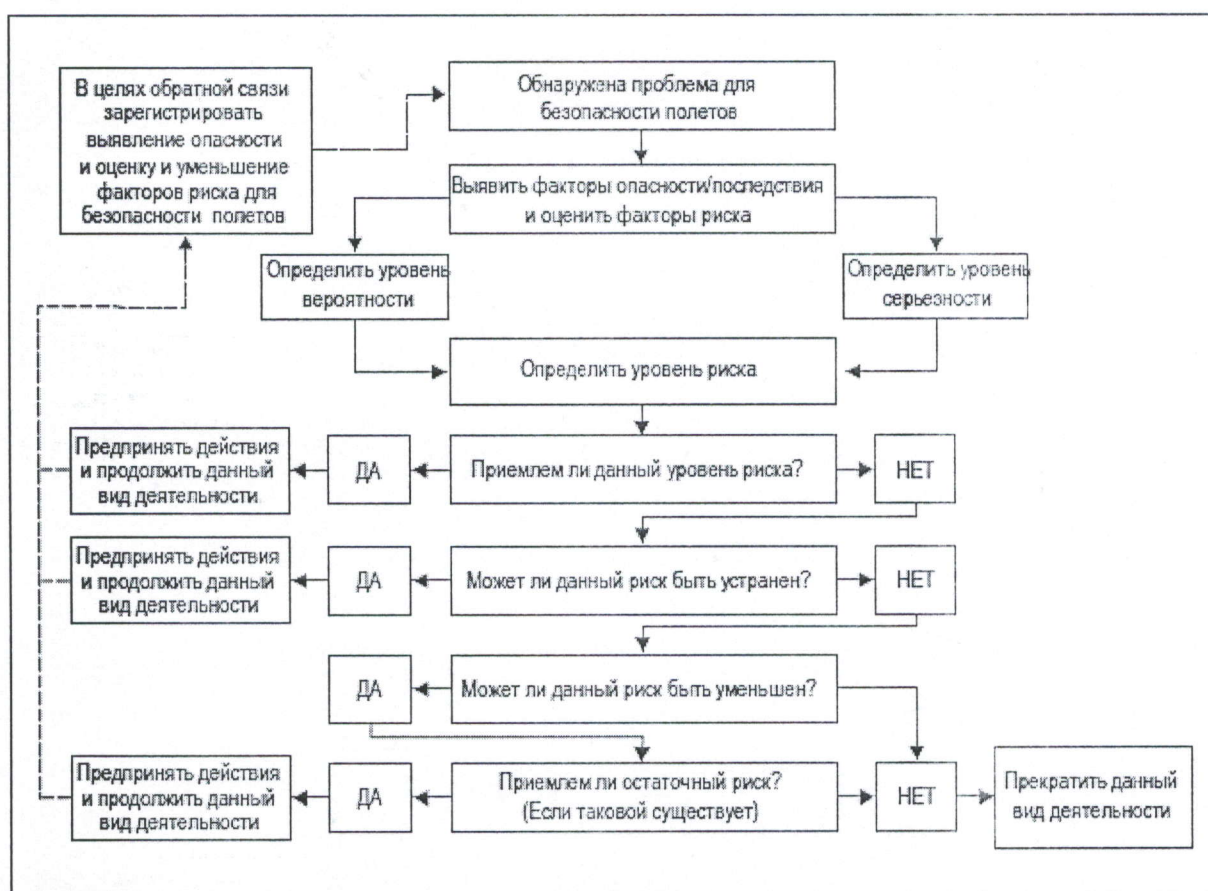


Рисунок 14-3. Алгоритм принятия решения в процессе управления факторами риска

14.11. Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как неприемлемые, возникают следующие вопросы:

- **Можно ли устранить фактор(ы) риска?** Если ответ утвердительный, предпринимаются соответствующие действия и информация с обратной связью поступает в Библиотеку сведений о безопасности полетов (см. Приложение 6). Если ответ отрицательный, следующим вопросом будет:
- **Можно ли уменьшить фактор(ы) риска?** Если ответ отрицательный, данный вид деятельности следует прекратить. Если ответ положительный, принимаются соответствующие действия по уменьшению риска, и следующим вопросом будет:
- **Приемлем ли остаточный фактор риска для безопасности полетов?** Если ответ утвердительный, предпринимаются соответствующие действия (по необходимости), и информация в качестве обратной связи поступает в библиотеку сведений о безопасности полетов. Если ответ отрицательный, данный вид деятельности следует прекратить.

14.12. Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что в конечном итоге перед Руководством КАИ им.И.Абдраимова возникают две альтернативы для принятия решения:

- выделение ресурсов для уменьшения подверженности причиняющему ущерб потенциалу последствий факторов опасности и/или понижения его масштабов;
- если меры по уменьшению опасности принять невозможно, прекратить данный вид деятельности.

ГЛАВА 15. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Преамбула.

Вниманию руководителей всех уровней КАИ, в которых выполняются учебные полеты:

1. Если Вы, по Вашему мнению, считаете, что безопасность полетов обходиться слишком дорого, значит, Вы не знаете, что такое летное происшествие.

(из «Руководства по предотвращению летных происшествий», документ ИКАО 9482-AN/923)

2. Что Вас ожидает, если Вы не будете вкладывать средства в обеспечении безопасности полетов. Типичные незастрахованные расходы в случае авиационного происшествия включают:

- ✓ страховые вычеты;
- ✓ потерянное время и сверхурочные;
- ✓ стоимость расследования;
- ✓ расходы по найму и профессиональной подготовке замены;
- ✓ потеря производительности труда персонала, получившего увечья;
- ✓ стоимость восстановления порядка;
- ✓ потерянное время использования оборудования;
- ✓ стоимость аренды или лизинга заменяемого оборудования;
- ✓ возросшие эксплуатационные расходы, приходящиеся на оставшееся оборудование;
- ✓ потерю запасных частей или специализированного оборудования;
- ✓ штрафы и вызовы в суд;
- ✓ оплату юридических услуг, предоставляемых в связи с происшествием;
- ✓ возросшие страховые премии;
- ✓ выплаты по обязательствам сверх сумм страховки;

- ✓ снижение объема бизнеса и ущерб репутации;
- ✓ расходы, связанные с мероприятиями по устранению недостатков.

15.1. Целью работы по обеспечению безопасности полетов в КАИ является исключение авиационных происшествий по вине сотрудников всех уровней.

15.2. Работа в КАИ по обеспечению безопасности полетов осуществляется путем совершенствования существующих и изыскания новых форм и методов организации летной подготовки, методики летного обучения, более оперативного проведения мероприятий по профилактике авиационных происшествий, повышению ответственности всего руководящего состава, каждого преподавателя (инструктора), слушателя, инженерно-технического состава, специалистов подразделений обеспечения за подготовку к учебным полетам и их выполнение.

15.3. В процессе летного обучения студентов и совершенствования летно-методических навыков инструкторского состава профилактическая работа по обеспечению безопасности полетов проводится на основе всестороннего анализа причин нарушений и недостатков в летной подготовке, ошибок и инцидентов.

15.4. В КАИ на каждый месяц разрабатываются мероприятия по обеспечению безопасности полетов. Эти мероприятия разрабатываются с учетом годового плана, особенностей решаемых задач и ожидаемых условий их выполнения, состояния авиатехники и средств обеспечения полетов, уровня подготовки летного инструкторского состава и слушателей, анализа причин авиационных происшествий и инцидентов, имевших место ранее при выполнении аналогичных задач, а также требования руководящих документов по обеспечению безопасности полетов.

15.5. Мероприятия по обеспечению безопасности полетов включаются в календарный план основных мероприятий на месяц, который подписывается Главным менеджером по безопасности полетов КАИ и утверждается директором КАИ.

15.6. Профилактика авиационных происшествий является основной частью работы по обеспечению безопасности полетов и включает следующие мероприятия:

- разбор результатов расследования авиационных происшествий, имевших место в КАИ;
- доведение в процессе разбора полетов, результатов анализа ошибочных действий летного состава и слушателей, устранение недостатков, имевших место в организации, обеспечении и управлении полетами;
- изучение оперативной и периодической информации об авиационных происшествиях и инцидентах, выдача рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий;
- обсуждение на совещаниях руководящего состава и заседаниях методического совета КАИ мер по предупреждению авиационных происшествий и обеспечению безопасности полетов, оценка их эффективности;
- проведение специальных занятий по безопасности полетов, изучение передового отечественного и зарубежного опыта;
- подготовка слушателей и инструкторского состава к действиям в особых случаях;
- другие мероприятия.

15.7. Проведение специальных занятий по безопасности полетов является одним из основных мероприятий профилактики авиационных происшествий. Целями специальных занятий по безопасности полетов являются:

- изучение обстоятельств и причин авиационных происшествий и инцидентов, имевших место в учебных заведениях при решении задач летной подготовки, аналогичных задач, которые будет выполнять КАИ в текущем месяце;
- доведение до личного состава практических рекомендаций по устранению и предупреждению ошибок и рекомендаций, которые могут привести к авиационным происшествиям;
- подготовка постоянного, переменного состава и групп руководства полетами к действиям в особых случаях.

15.8. Специальные занятия по безопасности полетов проводятся, как правило, в дни подведения итогов. Продолжительность занятий не менее двух часов.

Тематика специальных занятий планируется на год, их проведение предусматривается календарным планом на месяц.

15.9. Специальные занятия проводят директор КАИ совместно с руководителем летного отделения и председателем цикловой комиссии специальных дисциплин.

К проведению специальных занятий руководитель занятий обязан подготовиться заблаговременно. На основе отработанного материала составляется план-конспект, изготавливаются необходимые схемы, наглядные пособия с отображением данных средств объективного контроля.

15.10. Проведение специальных занятий по безопасности полетов со всеми категориями сотрудников и учитывается в специальном журнале подготовки, а со слушателями – в летной книжке слушателя в разделе «Наземная подготовка».

ГЛАВА 16. ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ПОРЯДОК ОЦЕНКИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

16.1. Выполнение мероприятий по определению и анализу рисков авиационной деятельности занимает центральное место в системе управления безопасностью полетов. Это по существу и есть инструмент управления, с помощью которого реализуется принцип предотвращения авиационных происшествий посредством выявления факторов опасности, оценки их риска и принятия действий по управлению этим риском.

16.2. В итоге формируется Карта и Перечень рисков корпоративного уровня на отчетный период, разрабатывается план мероприятий по снижению рисков, осуществляется мониторинг исполнения плана мероприятий и последующая актуализация рисков на следующий отчетный период. Карта и Перечень рисков корпоративного уровня отражает основные риски деятельности КАИ на всех этапах летного обучения.

16.3. Наиболее существенные и критичные для КАИ риски подлежат обязательному мониторингу и управлению в КАИ. По снижению данных рисков разрабатываются Планы мероприятий, и осуществляется мониторинг исполнения и оценка эффективности данных мероприятий.

16.4. С этой целью приказом Директора КАИ им.И.Абдраимова устанавливается «Приемлемый уровень безопасности полетов на год, который и является ключевым показателем риска в авиационной деятельности.

16.5. Приемлемый уровень безопасности полетов КАИ учитывается в реестре рисков и является показателем, который подлежит мониторингу. Процесс управления рисками носит ежедневный характер и направлен на выявление и устранение факторов опасности в

авиационной деятельности, которые еще не проявились. Так, Главный менеджер по безопасности полетов ежедневно организует выявление источников опасности, экспертным путем оценивает риск для безопасности полетов и устраняют факторы опасности, его вызывающие.

16.6. При выполнении работы по выявлению факторов опасности необходимо учитывать, что с факторами опасности (факторами риска) в первую очередь сталкиваются непосредственные исполнители учебного процесса и слушатели, в связи, с чем в безопасности полетов организовано получение от них информации о факторах опасности (а также допущенных ошибках, выявленных инцидентах) в виде добровольных сообщений. Главный менеджер по безопасности полетов анализирует все добровольные сообщения и в случае необходимости проводит дополнительный анализ по выявленным факторам опасности. В случае их существенности формулирует новый риск, проводит его оценку и добавляет его в Перечень рисков авиационной деятельности.

16.7. Главный менеджер по безопасности полетов в процессе своей деятельности контролирует риски для безопасности авиационной деятельности, связанные с последствиями факторов опасности, следит за тем, чтобы сотрудники выполняли директивные указания в отношении обеспечения безопасности авиационной деятельности, применяя для этого современные средства контроля.

ГЛАВА 17.

ПРОЦЕДУРА РАБОТЫ С СУЩЕСТВЕННЫМИ РИСКАМИ И ФАКТОРАМИ ОПАСНОСТИ

17.1. С целью мониторинга эффективности управления рисками авиационной деятельности устанавливается ключевой показатель риска – целевой приемлемый уровень безопасности полетов.

17.2. Целевой приемлемый уровень безопасности полетов рассчитывается как отношение количества выявленных опасностей к общему количеству полетов за периоды прошедшего года. Показатель отражает, насколько эффективно выполняются меры реагирования по снижению существенных рисков и насколько эффективно управляются ежедневно возникающие факторы опасности.

17.3. Для мониторинга и измерения процессов, необходимы соответствующие рабочие параметры, показатели качества и безопасности полетов, помогающие отслеживать на постоянной основе показатели эффективности обеспечения безопасности полетов. Параметрами для отслеживания эффективности процесса могут быть последствия происшествий, отклонения или любые иные события, отражающие безопасность, качество или уровень риска процесса.

17.4. Для отслеживания результатов используется диаграмма постоянного индикатора безопасности полетов. При этом события отслеживаются в виде показателей частоты возникновения. Всплески, отображающие пики частоты возникновения позволяют отслеживать их нахождение на приемлемом, допустимом или не допустимом уровнях. До тех пор, пока тенденция показателя частоты возникновения не выходит за рамки и не нарушает критериев установления аварийного уровня, число таких происшествий будет считаться приемлемым (не отклоняющимся от нормы) для соответствующего периода мониторинга.

17.5. Работа с данной диаграммой дает возможность более глубокого анализа этих показателей и обеспечивает своевременное принятие мер в отношении событий с

серьезными последствиями (например, авиационные происшествия и серьезные инциденты) или с незначительными последствиями (например, инциденты, донесения о несоответствиях, отклонения). Показатели, свидетельствующие о возможности серьезных последствий, должны быть отработаны в первую очередь, тогда как показатели, свидетельствующие о возможности незначительных последствий, заносятся в базу данных для последующего анализа и учета.

17.6. Ежеквартально Главный менеджер по безопасности полетов КАИ детально анализирует План мероприятий, данные по фактическому уровню безопасности полетов (КПР) и проводит анализ достижения КПР, выясняет причины превышения КПР (если они имеют место), оценивает эффективность проведенных мероприятий и в случае необходимости пересматривает мероприятия.

17.7. Главный менеджер по безопасности полетов КАИ формирует единый Перечень рисков с фактическими данными по Планам мероприятий и КПР и ежеквартально представляет его директору КАИ, а также до 1 декабря текущего года представляет отчет по исполнению целевого уровня безопасности полетов КАИ.

ГЛАВА 18. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В РСУБП.

18.1. Процесс обеспечения безопасности полетов в КАИ включает в себя процедуры, которые предусматривают разработку корректирующих действий на основе выводов, сделанных в ходе проведения комплексных проверок, анализа состояния безопасности полетов и их своевременное и эффективное внедрение.

18.2. СУБП КАИ осуществляет анализ процессов и планирует проведение корректирующих и предупреждающих воздействий по их изменению для эффективного функционирования СУБП.

18.3. Проведение соответствующих изменений в процесс управления безопасностью полетов осуществляется на основании:

- проведенных расследований авиационных событий;
- анализов состояния безопасности полетов;
- анализов рисков в отношении обеспечения безопасности полетов;
- результатов проведения постоянного мониторинга;

18.4. Организационная ответственность за разработку и внедрение изменений и корректирующих действий возлагается на структурные подразделения, где в ходе комплексных проверок, анализов и оценок деятельности были выявлены несоответствия.

18.5. При идентификации (либо прогнозировании) «новых» опасных факторов в деятельности КАИ требуется проведение исследования рисков в отношении безопасности полетов с целью внесения изменений в технологические процессы и процедуры, а также поиск новых средств контроля (в случае, если это необходимо).

18.6. В ходе исследования и анализа работы в деле обеспечения безопасности полетов СУБП КАИ вносят необходимые изменения в стратегические, тактические и оперативные цели с целью минимизации рисков и сохранению высоких показателей безопасности полетов.

18.7. Внесение изменений в СУБП осуществляется в случаях:

- изменения стратегии КАИ;
- структурных изменений, связанных с ростом/уменьшением расширением / снижением деятельности КАИ;
- изменения в характере деятельности КАИ;
- в ходе реализации масштабных проектов в области безопасности полетов (внедрение новых программ обучения, обслуживания, тренировки) и т.д.

18.8. Все разработанные профилактические мероприятия и корректирующие действия направляются в заинтересованные подразделения КАИ.

ГЛАВА 19. ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РСУБП

19.1 Обеспечение эффективности строится на принципе цикла постоянного совершенствования. Во многом, так же как обеспечение качества способствует постоянному совершенствованию качества, обеспечение безопасности полетов гарантирует контроль эффективности обеспечения безопасности полетов, включая соблюдение нормативных положений, посредством постоянной проверки и совершенствования эксплуатационной системы.

19.2. Непрерывное совершенствование СУБП обеспечивается:

- оценкой инспекторских проверок процедур обеспечения безопасности полетов;
- оценкой работы отдельных сотрудников в целях проверки выполнения ими своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов;
- оценкой проделанной работы для определения эффективности системы управления рисками в части снижения количества авиационных событий;
- отслеживанием изменений с целью проверки их эффективности и т.д.

Это достигается с помощью аналогичных средств:

- внутренняя оценка и
- независимые проверки (как внутренние, так и внешние), строгий контроль документации и постоянный мониторинг средств контроля безопасности полетов и мер по уменьшению риска.

19.3 **Внутренняя оценка** – это оценка эксплуатационной деятельности КАИ и его структурных подразделений, а также специфических функций СУБП. Производимая с этой целью оценка должна проводиться людьми, которые функционально не зависят от технического процесса. В ходе внутренней оценки также необходимо проверить и оценить функции управления безопасностью полетов, выработку политики, управление факторами риска для безопасности полетов, обеспечение и популяризацию безопасности полетов. Такие проверки позволяют руководящим сотрудникам, ответственным за СУБП, инвентаризировать процессы самой СУБП.

19.4 **Внутренние проверки** являются важным инструментом, который руководители КАИ используют для получения информации, позволяющей принимать решения и должным образом направлять эксплуатационную деятельность. Главная ответственность за управление безопасностью полетов возлагается на тех, кому "принадлежит" техническая деятельность КАИ. Именно здесь чаще всего проявляются факторы опасности, недостатки в производственной деятельности способствуют возникновению факторов риска для безопасности полетов и именно здесь непосредственный управленческий контроль и выделение ресурсов могут уменьшить факторы риска для безопасности полетов до НПВУ. Хотя внутренние проверки часто рассматриваются как экзамены или "проставление оценок" деятельности КАИ, они являются важным инструментом обеспечения

безопасности полетов, оказывая помощь руководителям, ответственным за деятельность, обеспечивающую выполнение учебных полетов, в деле контролирования (после реализации средств контроля факторов риска для безопасности полетов) постоянной действенности и эффективности поддержания уровня безопасности полетов.

19.5. Внешние проверки СУБП могут проводиться вышестоящим уполномоченным (регламентирующим органом). Такие проверки не только создают прочный интерфейс с системой контроля, но также являются вторичной гарантийной системой.

19.6. Таким образом, постоянное совершенствование РСУБП в КАИ нацелено на определение непосредственных причин не отвечающего стандартам функционирования и их последствий для работы СУБП, а также на исправление ситуаций, вызывающих не отвечающее стандартам функционирование, с помощью деятельности по обеспечению безопасности полетов. Постоянное совершенствование достигается с помощью внутренней оценки, внутренних и внешних проверок и состоит в:

- проактивной оценке служб и средств, оборудования, документации и процедур, например, путем проведения внутренней оценки;
- проактивной оценке индивидуальной деятельности для проверки выполнения данным индивидуумом обязанностей в области безопасности полетов, например, путем периодической квалификационной аттестации (вид оценки/проверки);
- реагирующей оценке для проверки эффективности системы в части контроля и уменьшения факторов риска для безопасности полетов, например, путем проведения внутренних и внешних проверок.

19.7. Постоянное совершенствование может иметь место только, если КАИ проявляет постоянную бдительность относительно эффективности своих технических операций и корректирующих действий.

ГЛАВА 20.

МОНИТОРИНГ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ И УМЕНЬШЕНИЕ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

20.1. Контроль является первейшей задачей обеспечения безопасности полетов. Он осуществляется посредством мониторинга и измерения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, что и является процессом, с помощью которого эффективность обеспечения безопасности полетов организации проверяется по сравнению с положениями политики и утвержденными целями в области безопасности полетов КАИ.

20.2. Контроль обеспечения безопасности полетов осуществляется путем мониторинга и измерения результатов деятельности, которой должен заниматься эксплуатационный персонал для предоставления услуг организацией.

20.3. Без постоянного мониторинга средств контроля и уменьшения риска для безопасности полетов невозможно определить, достигает ли своих целей процесс управления безопасностью полетов.

20.4. Постоянный мониторинг состояния безопасности полетов используется по совершенствованию СУБП для того, чтобы:

- структура СУБП была надежной с точки зрения надлежащего укомплектования штатами, соблюдения утвержденных правил и инструкций, а также удовлетворительного уровня квалификации и профессиональной подготовки персонала КАИ;

- техническое обслуживание воздушных судов, средств поддержания их эксплуатационных характеристик были адекватными уровням безопасности, которые должны обеспечиваться при выполнении учебных полетов;
- эффективно действовала система мер для повышения уровня безопасности полетов, контроля показателей и рассмотрения проблем безопасности полетов;
- созданная в КАИ СУБП своевременно реагировала в случаях прогнозируемых аварийных ситуаций.

ГЛАВА 21.

ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ УПРАВЛЕНИЕМ ФАКТОРАМИ РИСКА (УВРБП) И ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ОБП)

21.1. В СУБП АУЦ требования в отношении безопасности системы разрабатываются на основе выявления факторов опасности и объективной оценки риска для безопасности полетов, возникающих в деятельности КАИ.

21.2. Компонент системы по обеспечению безопасности полетов (ОБП) сконцентрирован на том, чтобы с помощью сбора и анализа объективных фактов доказать (персоналу КАИ, а также соответствующим вышестоящим органам контроля), что КАИ эти требования выполняет. И представляет собой повседневную деятельность, которая носит непрерывающийся характер и направлена на обеспечение надлежащей защиты деятельности КАИ от факторов опасности.

21.3. Проще говоря, выявление факторов опасности и оценки риска даст систему координат, по которой на ежедневной основе осуществляется обеспечение безопасности полетов КАИ.

21.4. На рисунке 8 данная концепция представлена в визуальной форме. Процесс управления факторами риска для безопасности полетов (РСУБП) в КАИ обеспечивает первоначальное выявление факторов опасности и оценку риска. Разрабатываются средства контроля факторов риска для безопасности полетов и, после того как будет установлено, что они способны уменьшить риск для безопасности полетов до НПВУ, эти средства контроля начинают применяться в повседневных операциях.

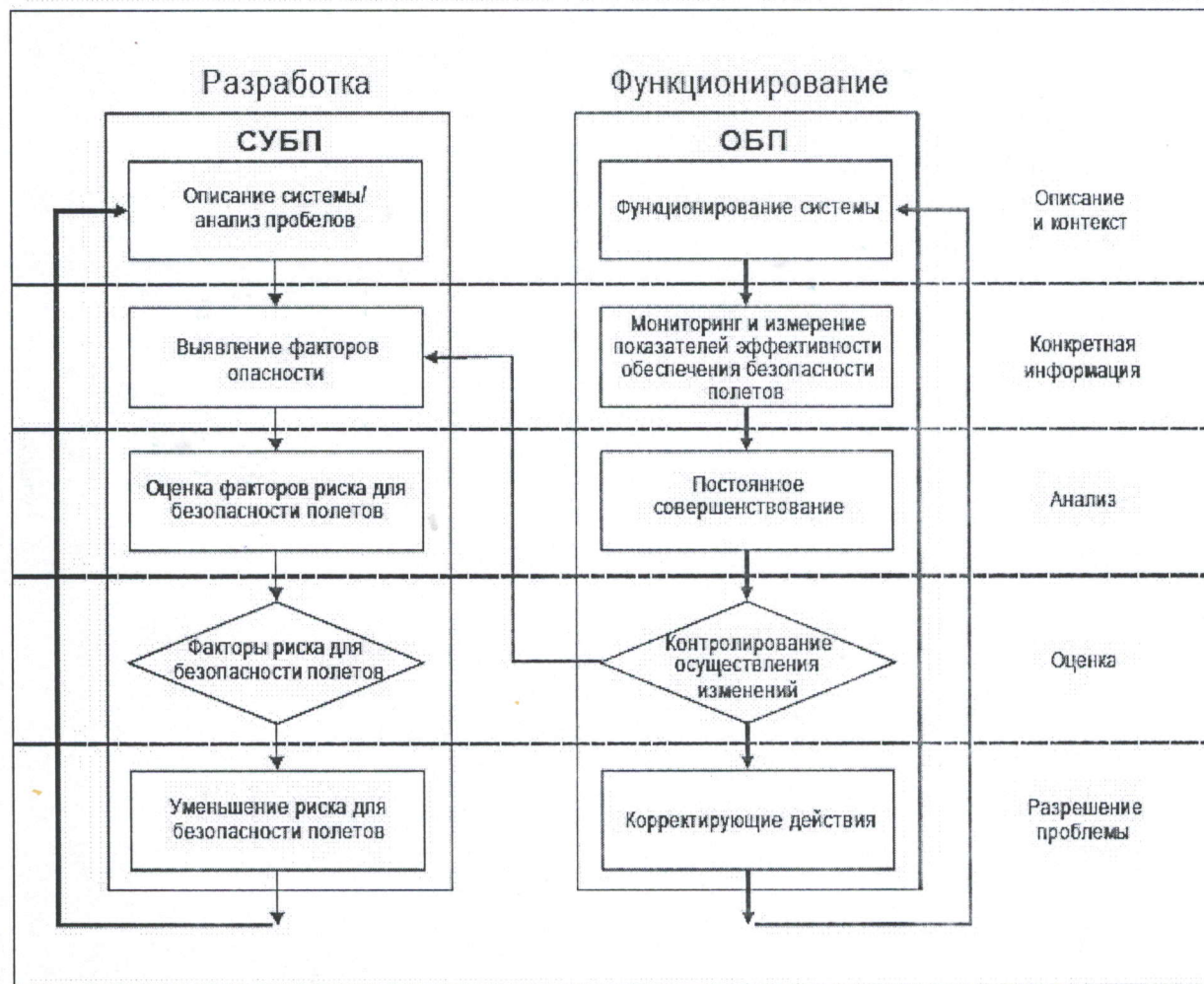


Рисунок 8. Взаимосвязь между управлением факторами риска для безопасности полетов и обеспечением безопасности полетов

Именно в этот момент начинает действовать функция обеспечения безопасности полетов (ОБП) аналогично функции СУК по обеспечению качества с тем, чтобы проследить, что средства контроля факторов риска для безопасности полетов применяются, как положено и что они продолжают выполнять поставленные перед ними задачи.

Обеспечение безопасности полетов дает гарантии (т. е. внушает уверенность), что средства контроля применяются, и все типы контроля продолжают выполнять поставленные перед ними задачи. Такая система также позволяет определить необходимость в новых средствах контроля из-за изменений в деятельности КАИ.

ГЛАВА 22.

ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. ПОДГОТОВКА И ОБУЧЕНИЕ

22.1. Популяризация безопасности полетов включает:

- подготовку и обучение, включая знание вопросов в области безопасности полетов;
- обмен информацией о безопасности полетов.

22.2. Главный менеджер по безопасности полетов КАИ предоставляет текущую информацию и проводит подготовку по вопросам безопасности полетов, касающихся конкретных видов деятельности. Проведение соответствующей подготовки всего персонала КАИ, независимо от их уровня в организации, является показателем приверженности руководства КАИ принципам эффективной СУБП.

22.3. Подготовка и обучение в области безопасности полетов в КАИ состоит из следующих компонентов:

- документированный процесс определения требований к подготовке;
- процесс апробирования и оценки эффективности подготовки;
- специфическая для конкретной должности первоначальная подготовка (общие вопросы безопасности полетов);
- ознакомительный курс/первоначальная подготовка, включающие СУБП, в том числе человеческие факторы и организационные факторы;
- периодическая переподготовка в области безопасности полетов.

22.4. В зависимости от занимаемой должности (уровня ответственности) и характера выполняемой работы (уровня влияния на безопасность) в КАИ осуществляется 4 вида подготовки персонала:

- подготовка руководящего состава (Академии ГА или в зарубежных центрах подготовки по БП);
- подготовка авиационного персонала (летные инструкторы, преподаватели, ИТС и т.д.);
- подготовка специалистов по обеспечению безопасности полетов (Академия ГА);
- первоначальная подготовка работников, обеспечивающих безопасность полетов в КАИ.

22.5. На рис. 22-1 приведены Программы подготовки для каждой категории работников КАИ, в зависимости от занимаемой должности (уровня ответственности) и характера выполняемой работы (уровня влияния на безопасность).

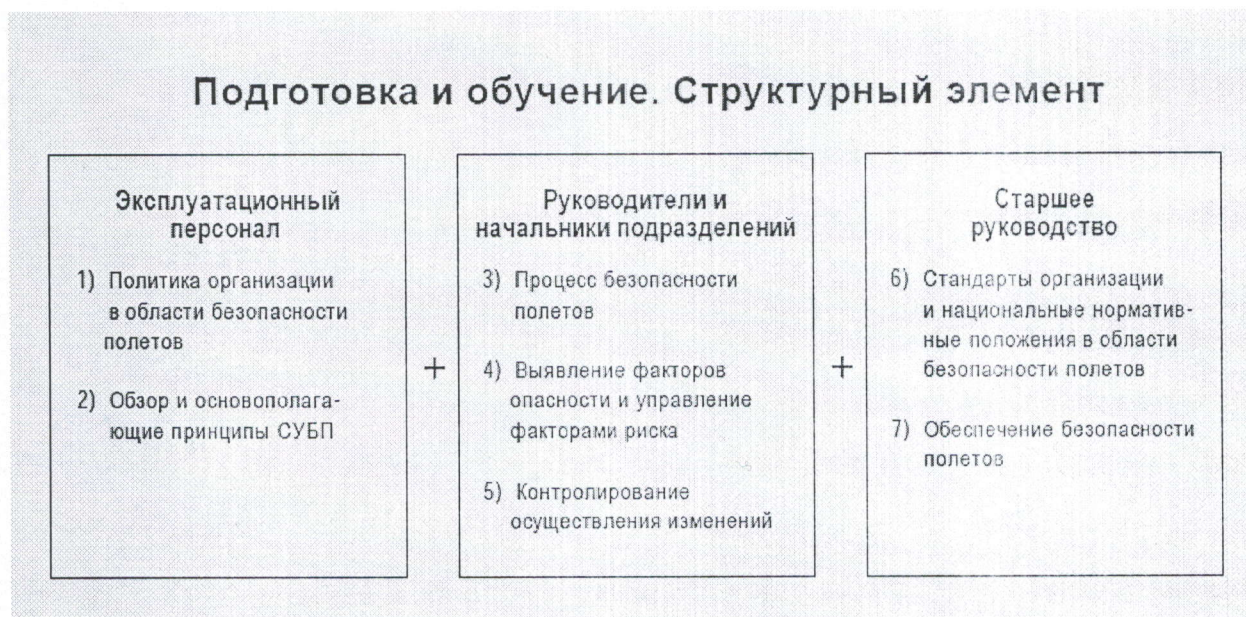


Рисунок 22-1. Подготовка и обучения для различных уровней должностей, которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности полетов

22.6. Руководители, после окончания курсов подготовки, должны обладать знаниями в следующих областях:

- основные принципы управления безопасности полетов;
- корпоративная концепция безопасности полетов, политика и стандарты в области безопасности полетов (включая корпоративный подход к мерам дисциплинарного характера в сфере обеспечения безопасности полетов, комплексный характер управления безопасностью полетов, принятие решений по управлению факторами рисков, культура безопасности полетов и т.д.);

- важность соблюдения политики в области безопасности полетов и процедур, являющихся составной частью СУБП;
- организация работы, функции и обязанности работников по обеспечению безопасности полетов;
- корпоративный опыт в сфере безопасности полетов, включая области системных недостатков;
- корпоративные цели и задачи в области безопасности полетов;
- основные программы, методы и способы управления рисками в отношении безопасности полетов («идентификация рисков», «воздействие», «мониторинг»);
- оценка показателей безопасности полетов;
- представление данных об АП и АИ и возможных угрозах;
- каналы связи по вопросам безопасности полетов;
- проверки состояния безопасности полетов;
- популяризация и распространение информации о безопасности полетов.

22.7. Проведение специальных занятий по безопасности полетов в КАИ является одним из основных мероприятий профилактики авиационных происшествий.

Целями специальных занятий по безопасности полетов являются:

- изучение обстоятельств и причин авиационных происшествий и инцидентов, имевших место в учебных заведениях при решении задач летной подготовки, аналогичных задач, которые будет выполнять КАИ в текущем месяце;
- доведение до персонала КАИ практических рекомендаций по устранению и предупреждению ошибок и рекомендаций, которые могут привести к авиационным происшествиям;
- подготовка инструкторского состава и слушателей к действиям в особых случаях.

22.8. Специальные занятия по безопасности полетов проводятся, как правило, в дни подведения итогов. Продолжительность занятий зависит от содержания тематики. Тематика специальных занятий планируется на год, их проведение предусматривается календарным планом на месяц.

22.9. Специальные занятия проводят директор КАИ совместно с начальником летного отделения и председателем цикловой комиссии специальных дисциплин. К проведению специальных занятий руководитель занятий обязан подготовиться заблаговременно. На основе отработанного материала составляется план-конспект, изготавливаются необходимые схемы, наглядные пособия с отображением данных средств объективного контроля.

22.10. Проведение специальных занятий по безопасности полетов со всеми категориями сотрудников и учитывается в специальном журнале подготовки, а со слушателями – в летной книжке слушателя в разделе «Наземная подготовка».

22.11. Курсы поддержания профессионального уровня в области безопасности полетов и специализированное обучение реализуются в виде классных занятий. Система обучения периодически пересматривается и совершенствуется.

22.12. На каждого сотрудника КАИ, включая руководство, должно быть, заведено личное дело о прохождении подготовки для определения и отслеживания потребностей в подготовке сотрудников и проверке прохождения персоналом запланированной подготовки.

22.13. Все работники КАИ, в том числе и вновь прибывшие, в обязательном порядке изучают концепцию, политику, процедуры и практику в области управления безопасности полетов, а также свои функции, обязанности и ответственность, связанные с применением данной идеологии.

ГЛАВА 23. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

23.1. Обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

- обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников КАИ о СУБП;
- предоставление критической для безопасности полетов информации;
- разъяснение, почему предпринимаются конкретные действия;
- разъяснение, почему вводятся или модифицируются процедуры в области безопасности полетов;
- предоставление информации, которую "знать желательно".

23.2. Информационная система использует как внутренние данные, так и сведения из внешних источников, предоставляя персоналу КАИ достаточную информацию для управления безопасностью полетов и принятия решений по достижению поставленных целей в зависимости от занимаемой должности.

23.3. Внешние данные поступают от Агентства ГА КР и ИКАО, интернет сайтов и других открытых источников.

23.4. Внутренние данные поступают из разных источников, находящихся непосредственно в КАИ и включают в себя акты проведения комплексных проверок, материалы расследования авиационных событий, а также постоянный мониторинг ежедневной деятельности и информацию от сотрудников КАИ по каналам СДС.

23.5. По срочности информация, касающаяся обеспечения безопасности полетов подразделяется на три основные категории:

- срочная информация – приказы, указания и распоряжения срочного характера, издаваемые специально Агентством ГА КР, руководством КАИ должны доводиться немедленно и исполняться с момента доведения информации. При этом используются все возможные методы быстрого доведения срочной информации: телефон, электронная почта, факс и т.п.;
- техническая информация – технические инструкции, процедуры по эксплуатации воздушных судов.

23.6. В КАИ внедряется система информирования персонала по вопросам безопасности полетов, построенная на принципах:

- достоверности;
- доведения до каждого;
- доступности в любое время;
- легкости и оперативности получения.

23.7. Все сообщения, касающиеся аспектов безопасности полетов, заслуживают доверия, соответствуют фактам, предыдущим заявлениям руководства и информации от других полномочных органов.

23.8. Руководители всех уровней и структурных подразделений КАИ организуют доведение и изучение поступивших приказов, указаний, информации по безопасности

полетов до авиационного персонала на разборах, занятиях и индивидуально. Кроме того, в производственных помещениях имеются стенды информации, на которых вывешиваются копии основных информационных материалов по безопасности полетов.

23.9. Руководство КАИ создает необходимые условия для распространения информации, относящейся к безопасности полетов во всей компании, а также полноценного ее (информации) обмена между руководителями всех уровней и сотрудниками.

23.10. Общий анализ информации по безопасности полетов КАИ осуществляет Главный менеджер по безопасности полетов.

23.11. Информация временного характера или информация, требующая немедленного исполнения, издается в виде приказов, указаний, распоряжений, циркуляров, докладов по безопасности полетов, а информация, требующая внесения в соответствующие руководства, издается в виде дополнений к ним и бюллетеней.

23.12. По информации, касающейся внедрения профилактических и корректирующих действий (материалы расследования авиационных событий, анализа и аудитов состояния безопасности полетов и т.д.), на всех уровнях КАИ организуется работа по разработке соответствующих действий (проведение анализа работы инструкторского состава, эксплуатации парка учебных воздушных судов, разработка новых технологий и процедур, подготовка планов мероприятий) по их реализации.

23.13. В целях оперативного контроля доведения информации по безопасности полетов до персонала используются журналы и листы учета, регистрации, ознакомления и изучения (под роспись) работниками.

23.14. Контроль своевременности и качества изучения документов по безопасности полетов возложен на руководителей всех уровней КАИ.

23.15. Для исключения действия устаревшей информации все опубликованные документы регулярно пересматриваются на предмет включения их в содержимое поправок к Руководству, либо по истечении срока их действия – отменяются.

23.16. Эффективное функционирование СУБП достигается за счет информирования через систему докладов, анализа работы КАИ и бюллетеней обо всех факторах рисков:

- руководство КАИ (обо всех факторах рисков, могущих причинить ущерб предприятию);
- лиц (как руководства, так и персонала), подвергающихся воздействию факторов рисков (необходимо уведомлять о степени их серьезности и вероятности таких событий);
- лиц (как руководства, так и персонала), которые выявили источник опасности (необходимо информировать о предлагаемых мерах);
- лиц (как руководства, так и персонала), которых затрагивают какие-либо запланированные изменения (необходимо уведомлять как об источнике опасности, так и о мотивировке предпринятых действий);
- других заинтересованных сторон.

23.17. Главный менеджер по безопасности полетов КАИ должен распространять информацию о выполнении программы организации по СУБП посредством бюллетеней и брифингов.

23.18. Между Главным менеджером по БП и персоналом всего КАИ должен циркулировать поток информации. Обеспечение безопасности полетов будет более эффективным, если персонал будет активно вовлечен в процесс выявления факторов опасности и уведомления о них.

23.19. Обмен информацией о безопасности полетов в КАИ направлен на:

- обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников КАИ о СУБП;
- предоставление критической для безопасности полетов информации;
- разъяснение, почему предпринимаются конкретные действия;
- разъяснение, почему вводятся или модифицируются процедуры в области безопасности полетов;
- предоставление информации, которую "знать желательно".

23.20. В КАИ средства распространения и обмена информации по безопасности полетов включают:

- Руководство по системе управления безопасностью полетов;
- «Библиотека сведений по БП КАИ»;
- информационные сводки, уведомления и бюллетени в письменном или электронном виде;
- веб-сайты или электронную почту.

ГЛАВА 24. ПРИЛОЖЕНИЯ К РСУБП

Приложение 1

ПОЛОЖЕНИЕ О КОМИТЕТЕ ПО РАССМОТРЕНИЮ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КАИ им. И. Абдраимова

I. Общие положения

1. Отдел по рассмотрению вопросов безопасности полетов (ОРБП) КАИ (далее - Комитет) образован в целях обеспечения согласованных действий руководителей всех уровней КАИ им. И. Абдраимова по совершенствованию обеспечения безопасности полетов.

2. Основными функциями ОРБП являются:

- аккумулирование ресурсов и их распределение в целях обеспечения безопасности полетов учебных полетов в КАИ;
- беспристрастный мониторинг и оценку эффективности и действенности стратегий по уменьшению риска в деятельности КАИ.

3. Отдел действует на постоянной основе и проводит заседания на нерегулярной основе, если иное не диктуется чрезвычайными обстоятельствами.

4. Отдел в своей деятельности руководствуется «Руководством по системе управления безопасностью полетов» и «Руководством по подготовке персонала и процедурам» КАИ им. И. Абдраимова, а также настоящим Положением.

II. Компетенция отдела

5. Основными задачами отдела являются:

- следить за эффективностью СУБП;
- следить за тем, чтобы любые корректирующие действия предпринимались своевременно;
- следить за эффективностью обеспечения безопасности полетов по отношению к политике и целям организации в области безопасности полетов;

- следить за эффективностью процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые обеспечивают выполнение заявленной руководством КАИ приоритетными задачами по управлению безопасностью полетов, изложенных в Руководстве по системе управления безопасностью полетов;
- следить за эффективностью соблюдения стандартов безопасности полетов;
- обеспечивать выделение соответствующих ресурсов для достижения показателей обеспечения эффективности безопасности полетов выше тех, которые требуются нормативными положениями;
- осуществлять стратегическое руководство ОГБП.

6. Отдел в целях решения возложенных на нее задач осуществляет следующие функции:

- вырабатывает предложения по КАИ;
- координирует и совершенствует взаимодействие структурных подразделений;
- анализирует состояние и безопасности полетов и рассматривает предложения по совершенствованию системы управления безопасностью полетов и реализации стратегии ее совершенствования;
- организует подготовку информационно-аналитических, методических материалов о состоянии системы управления безопасностью полетов гражданской авиации;
- рассматривает вопросы и вырабатывает предложения по финансированию приоритетных организационных мероприятий;
- осуществляет мониторинг реализации решений Комитета;
- привлекает в установленном порядке должностных лиц и специалистов.

III. Состав отдела

7. В состав отдела входят:

- Директор КАИ им.И.Абдраимова;
- Начальник летного отделения;
- Председатель цикловой комиссии специальных дисциплин.

8. Председателем отдела является Директор КАИ им.И.Абдраимова.

9. Заместитель председателя отдела является – начальник летного отделения.

10. Члены отдела имеют право:

- вносить предложения в Комиссию по всем вопросам ее деятельности;
- участвовать в обсуждении предложений и принятии решений по вопросам, находящимся на рассмотрении отдела;
- получать информацию о деятельности Комитета и о ходе реализации решений отдела.

11. Члены отдела обязаны:

- принимать в пределах своих должностных обязанностей меры по реализации решений отдела;
- присутствовать на заседаниях отдела, участвовать в обсуждении рассматриваемых вопросов и выработке по ним решений;
- направлять в отдел свое мнение по вопросам повестки дня в письменном виде при невозможности присутствия на заседании.

IV. Организация отдела

12. Председатель отдела:

- осуществляет руководство деятельностью отдела;
- распределяет обязанности между членами отдела;
- обеспечивает выполнение возложенных на Комиссию задач;
- принимает решение о проведении заседания отдела;
- утверждает принятые Комиссией решения;

13. Заместитель председателя отдела:

- выполняет поручения председателя отдела;
- готовит предложения по основным направлениям деятельности отдела;
- председательствует на заседаниях отдела по поручению председателя отдела в его отсутствие;
- обеспечивают выполнение решений отдела.

V. Состав и функции оперативной группы по вопросам безопасности полетов (ОГБП)

14. В состав ОГБП входят:

- менеджер по безопасности полетов;
- главный летный инструктор;
- главный менеджер по техническому обслуживанию ВС.

15. ОГБП является оперативно-тактическим органом и занимается вопросами реализации, направленными на выполнение стратегических целей КБП.

16. Основные функции ОГБП:

- взаимодействует с непосредственными исполнителями, участвующими в организации и выполнении учебных полетов и отвечающие за безопасность полетов в КАИ;
- следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности и обеспечивает должное выявление факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов с привлечением, по необходимости, персонала для повышения осведомленности в вопросах обеспечения безопасности полетов;
- координирует принятие мер по уменьшению выявленных последствий факторов опасности и обеспечивает надлежащую организацию сбора данных о безопасности полетов и наличие обратной связи от персонала;
- оценивает воздействие производственных изменений на безопасность полетов;
- координирует реализацию планов корректирующих действий и созывает совещания или, по необходимости, проводит брифинги для предоставления всем сотрудникам неограниченной возможности участвовать в полной мере в управлении безопасностью полетов;
- обеспечивает своевременное принятие корректирующих мер;
- рассматривает эффективность сделанных ранее рекомендаций в отношении обеспечения безопасности полетов;
- следит за популяризацией безопасности полетов и обеспечивает проведение соответствующей подготовки персонала в области безопасности полетов, действий в чрезвычайной обстановке и технических областях, которая отвечает минимальным нормативным требованиям или превышает их;
- распространяет информацию в области безопасности полетов о прогностических факторах риска для безопасности полетов, связанных с последствиями факторов опасности.

Приложение 2

**ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ
Главного менеджера по безопасности полетов КАИ**

1. Общие положения

1.1. Главный менеджер Кыргызского Авиационного института им.И.Абдраимова по обеспечению безопасности полетов (далее – Главный менеджер КАИ) управляет системой выявления отклонений в областях обеспечения безопасности полетов и качества, следит за их функционированием, осуществляет контроль за эффективностью в области обеспечения безопасности полетов и качества, консультирует старшее руководство по вопросам обеспечения в области обеспечения безопасности полетов и качества, оказывает помощь руководителям в вопросах управления системой управления безопасностью полетов и обеспечения качества.

Главный менеджер КАИ относится к категории руководителей КАИ и в своей работе непосредственно подчиняется директору КАИ.

1.2. Главный менеджер КАИ назначается и освобождается от должности приказом директора КАИ.

1.3. На должность главного менеджера КАИ назначаются лица, имеющие высшее или среднее авиационное образование и стаж работы по специальности не менее 5 лет.

1.4. Главный менеджер КАИ в своей деятельности руководствуется:

1.4.1. Законодательными и нормативными актами КР и Агентства ГА КР, регламентирующими организацию подготовки авиационного персонала;

1.4.2. Требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО);

1.4.3. Уставом КАИ им.И.Абдраимова.

1.4.4. Приказами и распоряжениями руководства КАИ им.И.Абдраимова.

1.4.5. Руководством по подготовке персонала и процедурам КАИ (РППП КАИ);

1.4.6. Руководством по обеспечению качества КАИ (РОК КАИ);

1.4.7. Правилами внутреннего трудового распорядка, правилами по охране труда и технике безопасности;

1.4.8. Планами работ;

1.4.9. Настоящей Инструкцией.

1.5. Главному менеджеру КАИ в функциональном отношении подчиняются ответственные за безопасность полетов.

1.6. Во время отсутствия главного менеджера КАИ (отпуск, командировка, болезнь и пр.) его обязанности исполняет лицо, назначаемое в установленном порядке. Данное лицо приобретает соответствующие права, исполняет обязанности и несет ответственность в соответствии с настоящей Инструкцией.

1.7. Главный менеджер КАИ должен знать:

1.7.1. Постановления, распоряжения, приказы, другие руководящие и нормативные документы вышестоящих органов КР и Агентства ГА МТид по профессиональной подготовке, организации учебного процесса и обеспечения безопасности полетов;

1.7.2. Требования ИКАО по организации обучения и выдаче свидетельств авиационному персоналу (Приложения 1 и 19 к Конвенции ИКАО), Руководство по утверждению учебных заведений (Док. ИКАО 9841), Руководство по управлению безопасностью полетов (Док. ИКАО 9859);

1.7.3. Кадровую политику и стратегию организации;

1.7.4. Порядок составления учебных планов и программ и другой учебно-методической документации;

1.7.5. Организацию процесса обучения работников;

1.7.6. Формы и методы обучения и повышения квалификации кадров;

1.7.7. Методику обучения, порядок проведения теоретических и практических занятий, организации их учебно-тренировочной подготовки;

1.7.8. Требования, предъявляемые к теоретической, практической и методической подготовке специалистов предприятия;

1.7.9. Методы анализа эффективности подготовки и повышения квалификации;

1.7.10. Порядок ведения учета и составления установленной отчетности по процессу обучения;

1.7.11. Основы социологии, психологии и организации труда;

- 1.7.12. Основы экономики, организации производства и управления;
- 1.7.13. Средства вычислительной техники, коммуникации и связи, правила их эксплуатации;
- 1.7.14. Правила внутреннего трудового распорядка;
- 1.7.15. Законодательство о труде, правила и нормы охраны труда, техники противопожарной безопасности.

1.8. На Главного менеджера по безопасности полетов возложено выполнение пяти основных ключевых функций:

- 1.8.1. управлять системой выявления факторов опасности и следит за ее функционированием;
- 1.8.2. взаимодействовать с ОГПБ;
- 1.8.3. осуществлять контроль за эффективностью обеспечения безопасности полетов в КАИ при выполнении учебных полетов;
- 1.8.4. консультировать КРБП, руководство КАИ, по вопросам управления безопасностью полетов;

2. Главный менеджер КАИ имеет право:

- 2.1. Давать указания, направленные на обеспечение безопасности полетов всем должностным лицам КАИ, контролировать их выполнение;
- 2.2. Делать записи в задании на учебный полет о нарушении установленных правил выполнения полетов и обслуживания воздушных судов;
- 2.3. В случаях, не терпящих отлагательства, отменять распоряжения должностных лиц, если они противоречат требованиям руководящих документов и принимать необходимые меры к нарушителям установленных правил, вплоть до отстранения инструктора или слушателя от полетов, с информированием об этом руководства КАИ;
- 2.4. Вносить предложения по совершенствованию работы по обеспечению качества подготовки и безопасности полетов.
- 2.5. Принимать участие в разработке стратегии и программ профессионального развития специалистов членов КАИ им. И. Абдраимова.
- 2.6. Участвовать в совещаниях, семинарах и в работе международных организаций по вопросам профессиональной подготовки персонала и внедрению новых процедур и технологий.
- 2.7. Участвовать в подборе преподавательского и инструкторского состава для проведения учебно-методических мероприятий.
- 2.8. Участвовать в проверках качества осуществления учебного процесса и безопасности полетов.
- 2.9. Принимать участие в проведении методических совещаний с руководящим составом в целях обеспечения высокого качества подготовки специалистов, выработки единства в понимании и применении передовых методов.
- 2.10. Входить в состав комиссий и рабочих групп колледжа по вопросам подготовки персонала.
- 2.11. Участвовать в разработке коллегиальных решений, направленных на достижение задач колледжа.
- 2.12. Получать в установленном порядке информации и материалы, необходимые для выполнения своих должностных обязанностей.
- 2.13. Визировать, утверждать и согласовывать документы в пределах своих компетенций.
- 2.14. Участвовать в распределении персонала, окончившего учебные заведения.
- 2.15. Требовать от сотрудников отдела выполнения своих должностных обязанностей.
- 2.16. Повышать свою квалификацию.
- 2.17. Знакомиться с документами, определяющими права и обязанности по занимаемой им должности.

3. Главный менеджер КАИ обязан:

- 3.1. Осуществляет повседневное руководство по обеспечению безопасности полетов в

соответствии с требованиями руководящих документов и учебных планов;

3.2. Организует работу и распределение обязанностей между работниками КАИ по выполнению задач, определенных настоящим Руководством;

3.3. Разрабатывает должностные инструкции сотрудников, непосредственно связанные с обеспечением безопасности полетов, устанавливает их права, обязанности и ответственность;

3.4. Организует работу по инспектированию организации учебных полетов, летной деятельности инструкторского состава, технического обслуживания и ремонта воздушных судов;

3.5. Осуществляет контроль за организацией и обеспечением полетов, техническим обслуживанием и эксплуатацией воздушных судов, а также за разработкой и выполнением мероприятий по предупреждению авиационных происшествий;

3.6. Инспектирует летную работу по организации учебных полетов и техническое обслуживание воздушных судов согласно требованиям нормативных документов;

3.7. Осуществляет проверку работы инструкторского состава;

3.8. Участвует в инспекторских осмотрах воздушных судов, проверяет наличие и состояние судебных документов и полетной документации;

3.9. Контролирует выполнение учебных экипажей и летных групп приказов, указаний, оперативной и периодической информации и документов по безопасности полетов;

3.10. В установленные сроки представлять отчет о своей работе директору КАИ;

3.11. Организует расследование авиационных происшествий и повреждениях воздушных судов на земле;

3.12. Четко знать, осуществлять и контролировать все мероприятия по выявлению и устранению угроз.

3.13. Осуществляет непосредственное руководство безопасностью полетов на основе действующих законов, нормативных правовых актов, Руководства по подготовке персонала и процедурам, Руководства по обеспечению качества подготовки.

3.14. Организует текущее и перспективное планирование учебного процесса в КАИ.

3.15. Обеспечивает выполнение программ, стабильное функционирование всех направлений учебного процесса, вносит предложения по его совершенствованию.

3.16. Обеспечивает качество и эффективность деятельности КАИ с целью обеспечения подготовки высококвалифицированных специалистов, уровень материально-технической базы учреждения с учетом последних достижений в области развития высшего профессионального образования.

3.17. Обеспечивает непрерывность контроля безопасности полетов в процессе профессиональной подготовки всех категорий работников организации.

3.18. Обеспечивает постоянное повышение уровня профессиональных знаний, умений и навыков работников организации в соответствии с уровнем развития техники, технологии и имеющимися ресурсами Центра.

3.19. Разрабатывает и проводит мероприятия по усовершенствованию форм и методов обучения и повышения квалификации кадров в области безопасности полетов.

3.20. Составляет планы по обеспечению безопасности полетов.

3.21. Принимает участие в разработке программ и другого учебно-методического материала с учетом их влияния на безопасность полетов.

3.22. Определяет методы и сроки обучения специалистов КАИ по вопросам безопасности полетов.

3.23. Организует работу по анализу качественных результатов обучения и их эффективность на влияние безопасности полетов.

3.24. Принимает меры по устранению имеющихся недостатков с учетом пожеланий студентов, проходящих обучение.

3.25. Обеспечивает составление установленной отчетности по вопросам безопасности полетов

- 3.26. Осуществляет взаимодействие с организациями профессионального образования по вопросам профессиональной подготовки персонала и безопасности полетов.
- 3.27. Определяет порядок работы и должностные обязанности специалистов КАИ.
- 3.28. Организует делопроизводство ведение документации по СУБП.

4.Главный менеджер АУЦ несет ответственность за:

- 4.1.Ненадлежащее обеспечение персоналом КАИ безопасности полетов в части, зависящей от качества подготовки авиационного персонала.
- 4.2.Недостатки в организации и состоянии контроля качества подготовки авиационного персонала, который должен охватывать все виды подготовки.
- 4.3.Ненадлежащее выполнение персоналом Органа контроля качества задач, функций и обязанностей, возложенных на этот персонал.
- 4.4.За проведение подготовки персонала, связанной с системой обеспечения безопасности полетов и качества.
- 4.5.За надлежащее документальное оформление, внедрение, поддержание, постоянный анализ и совершенствование системы безопасности полетов и качества в КАИ, постоянный мониторинг всего процесса подготовки авиационного персонала в КАИ.
- 4.6.Ненадлежащее исполнение должностных обязанностей, а также за несвоевременный и некачественный контроль исполнения приказов и указаний директора КАИ.
- 4.7.Необъективность и необоснованности указаний и распоряжений.
- 4.8.Непринятия мер к нарушителям и несвоевременный доклад директору КАИ о выявленных недостатках в работе служб и подразделений по обеспечению безопасности полетов.
- 4.9.Неудовлетворительное расследование авиационных происшествий и другие нарушения, некачественное и несвоевременное оформление материалов и задержки их предоставления в Агентство ГА КР.
- 4.10.Упущения и недостатки в своей работе, негативно повлиявших на состояние безопасности полетов.
- 4.11. За конфиденциальность служебной и коммерческой информации.
- 4.12. За делопроизводство ведения документации по СУБП.

Директор КАИ



У.Э. Курманов

Приложение 3

Журнал учета факторов опасности

№	Тип операции	Общая опасность	Конкретные компоненты	Связанные с	Существующие средства	Дальнейшие действия по
---	--------------	-----------------	-----------------------	-------------	-----------------------	------------------------

	или деятельности		опасности	опасностью последствия	защиты для контроля факторов риска для безопасности полетов и индекс риска	уменьшению факторов риска для безопасности полетов и результатирующий индекс риска для безопасности полетов

Приложение 4

Журнал учета авиационных событий (АП и АИ)

Дата, время и классификац ия авиационног о события	Тип, опознавательн ый знак и принадлежнос ть ВС. Фамилия И.О. командира ВС	Краткое описание обстоятельс тв, причин и последствий авиационног о события	Дата и номер исходящего документа по отправке материалов , связанных с авиационн ым событием	Дата и номер приказа. Классификац ия причины и основные виновники авиационног о события	Принятые (принимаемы е меры) по данному авиационном у событию в АУЦ и структурных подразделени ях

Приложение 5

Журнал Совещаний по безопасности полетов

Дата проведения: _____

Место проведения: _____

Левая половина журнала

Кем проводилось:		
Присутствовали:		
План совещания	Краткое содержание выступления	Установочная часть (решение)

Правая половина журнала

Ответственный за реализацию решения	Срок исполнения	Принятые меры Отметка о выполнении решения	Отметка о невыполнении решения (причина)

Приложение 6

Журнал
регистраций информации и бюллетеней
(Библиотека сведений)

по безопасности полетов

№ п/п	Дата поступления	№ документа	Наименование Документов (краткое содержание)	Место хранения	Отметка о рассылке
1					
2					
3					
4					

Приложение 7

Журнал

Регистрации по системе добровольных сообщений и принятых мерах

№ п/п	Дата поступления	Присвоен ный номер	Краткое содержание сообщения	Принятые меры	Исполнитель	Дата выполне ния
1						
2						
3						
4						

Приложение 8

Журнал

корректирующих действий и принятых мер по результатам проверки по БП

№ п/п	№ раздела и пункта Акта	Содержание замечаний	Содержание мероприятий	Исполнитель	Срок исполнения	Контролер

Приложение 9.

ПОЛОЖЕНИЕ ПО СОСТАВЛЕНИЮ АНАЛИЗА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1. Общие положения.

1.1. Настоящее Положение разработано с учетом требований «Руководства по предотвращению авиационных происшествий» (Doc 9422-AN/923).

1.2. Основой работ по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации является разработка и внедрение эффективных мероприятий, направленных на предотвращение авиационных событий и совершенствования системы организации и выполнения полетов. Эти мероприятия могут быть разработаны только на основе глубоких, всесторонних и регулярных анализов состояния безопасности полетов.

1.3. Проведение периодического анализа состояния безопасности полетов (далее – Анализ) направлено на получение объективной оценки результатов деятельности по обеспечению и повышению уровня безопасности полетов.

1.4. Анализ представляет собой процесс упорядочения фактов по проблемам обеспечения безопасности полетов.

1.5. Анализ проводится с целью:

- оценки уровня безопасности полетов в истекшем периоде и определения тенденции его изменения по сравнению с предшествующими периодами;
- выявления опасных факторов, угрожающих безопасности полетов воздушных судов;
- оценки уровня профессиональной подготовки авиационного персонала;
- уточнения допустимых условий эксплуатации и выявления эксплуатационных недостатков ВС;
- оценки эффективности мероприятий, проводившихся в отчетном периоде и направленных на повышение уровня безопасности полетов;
- разработки рекомендаций для планирования мероприятий по обеспечению и повышению уровня безопасности полетов.

2. Сбор Анализов.

2.1. Сбор Анализов организует Главный менеджер по безопасности полетов КАИ им.И.Абдраимова и обеспечивает учет и первичную обработку поступивших Анализов.

3. Порядок первичной обработки Анализов

3.1. По результатам Анализов проводится его первичная обработка, и составляется общий Анализ по безопасности полетов по КАИ им.И.Абдраимова.

3.2. Анализ должен быть доступен всем заинтересованным лицам и организациям.

АНАЛИЗ

по безопасности полетов

(полное наименование организации)

за _____

(период отчетности)

1. Общая характеристика и производственная деятельность:								
1.1	Сертификат эксплуатанта:							
	Выдано _____, АГА КР, № _____, срок действия до _____ года.							
1.2.	Сертификат соответствия по техническому обслуживанию ВС							
	Выдано _____ г., АГА КР, Серия _____ № _____, Действителен до _____ г.							
1.3	Всего воздушных судов. В том числе арендованных:							
	Тип ВС				Кол-во			
1.4	Количество исправных и допущенных к полетам воздушных судов. В том числе арендованных:							
	№ 1	Тип ВС	Свидетельство о регистрации		Сертификат ЛГ		Назначение ВС	Собственник
			номер	дата	номер	Срок действия		
1.5	Какие полеты выполнялись, или какие виды работ проводились:							
1.6	Налет часов по типам воздушных судов, количество посадок. Общий налет:							
	№	Тип ВС	налет			посадок		
1.7	Профессиональная подготовка личного состава							
	- Курсы повышения квалификации (какие) – _____ человек.							
	- Подтверждение квалификации продление пилотского свидетельства - _____							

	человек - Повышение классности – _____ человек. - Тренажерная подготовка (тренаж в кабине) – _____ часов. - Теоретическая подготовка (какая) – _____ часов - Ввод КВС – _____ человек. - Переучивание на новую технику (тип ВС) – _____ человек				
1.8	Разборы полетов (тема, когда):				
1.9	Заседание аттестационной комиссии (повестка):				
1.10	Контроль за ТП и СВЖ (сколько человек), расшифровка СОК:				
1.11	Состояния техники пилотирования, правил летно-технической эксплуатации:				
1.12	Подготовка к ВЛП и ОЗП:				
1.13	Ведению летно-штабной документации:				
1.14	Работа летного инструкторского состава:				
1.15	Технологическая дисциплина:				
1.16	Выполнение положения о рабочем времени и отдыхе экипажей:				
1.17	Обязательное страхование, номер страхового полиса (срок действия):				
	• Личного состава • Ответственность перед третьими лицами				
1.18	Вывод по работе летная службы авиакомпании:				
2. Состояние безопасности полетов:					
2.1	Авиационные события, произошедшие за отчетный период.				
2.2.	Краткое описание события, причина, рекомендации по результатам работы комиссии по расследованию. Какие меры приняты:				
2.3	Сравнительная таблица АП и инцидентов за отчетный период:				
Год	Авиационное происшествие		Инциденты	ПВС на земле	Итого
	АП без человеческих жертв	катастрофы			
20...					

20...					
3. Работа менеджеров по безопасности полетов					
3.1	Выполнение плана мероприятий по БП				
3.2	Какие имелись замечания, недостатки по службам.				
3.3	Кому и какие были выданы инспекторские предписания:				
4. Общие выводы, замечания, рекомендации и предложения по улучшению БП					
4.1					

Главный менеджер по безопасности полетов _____

Приложение 10

ПОЛОЖЕНИЕ О СИСТЕМЕ ДОБРОВОЛЬНЫХ ДОНЕСЕНИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КАИ им.И.Абдраимова

1. Общие положения.

1.1. Настоящее Положение разработано с учетом требований «Руководства по предотвращению авиационных происшествий» (Doc 9422-AN/923).

1.2. Основной задачей системы добровольных сообщений по безопасности полетов КАИ им.И.Абдраимова (далее – СДС БП) является оперативное информирование членов КАИ о скрытых недостатках в их деятельности по организации и выполнению полетов, негативно влияющих на безопасность полетов. Деятельность СДС БП должна быть направлена на устранение подобных недостатков, обязательное информирование работников, и разработки профилактических мероприятий.

1.3. СДС БП должна обеспечивать строгую конфиденциальность полученной информации. В добровольном сообщении могут быть указаны собственные ошибки лиц, подавших добровольные сообщения.

1.4. Настоящее положение определяет административный порядок взаимодействия заявителей и ответственных лиц СДС БП, рассмотрения поступивших сообщений и информирования членов КАИ им.И.Абдраимова.

2. Функции управления СДС БП

2.1. СДС БП организуется в Главной инспекции по безопасности полетов КАИ им.И.Абдраимова. Главная инспекция обеспечивает учет и первичную обработку добровольных сообщений, а во взаимодействии с руководителями и инспекторами по БП, – оперативное рассмотрение сообщений, разработку мер, направленных на устранение выявленных недостатков, контроль за их реализацией и информирование авиационных специалистов об этих мерах.

3. Порядок подачи добровольных сообщений

3.1. Добровольное сообщение о фактах, негативно влияющих на безопасность полетов, может подать любой работник КАИ являющегося членом КАИ им.И.Абдраимова, работником взаимодействующих авиационных организаций, аэропортов и авиакомпаний и любые заинтересованные лица.

3.2. Добровольное сообщение может быть передано по следующим каналам:

- по электронной почте на адрес: **kyrgyz_avia_college@mail.ru, info@aviacoll.kg**
- в письменной форме по адресу: Кыргызская Республика, 720009, г. Бишкек, ул. Академика Луцкихина, 60, Главная инспекция КАИ им.И.Абдраимова, Система добровольных сообщений;
- по телефону 996 312 41-80-38, тел/факс 996 312 41-80-85.

3.3. Сообщения по электронной почте и письменные сообщения желательно подавать по прилагаемой форме (Бланк добровольного сообщения СДС БП Приложение 1,2). Заполнение формы не обязательно, донесение можно оформить в произвольной форме.

4. Порядок первичной обработки добровольных сообщений

4.1. При получении сообщения проводится его первичная обработка. Как правило, для получения полной информации по сообщению необходимо собеседование с лицом, подавшим сообщение. Для проведения такого собеседования желательно, чтобы лица, подавшие сообщение, указывали контактные координаты (телефон, почтовый адрес, E-mail), или выходили на контакт с сотрудниками СДС БП.

4.2. После выяснения деталей работник СДС БП готовит доклад по существу затронутых в сообщении проблем, контактные координаты респондентов при этом должны быть уничтожены.

4.3. Целью доклада должно являться выявление аварийных факторов, представляющих угрозу безопасности полетов. Если отдельное сообщение не содержит четкого указания на такой аварийный фактор, то его содержание следует рассматривать в его взаимосвязи с другими аналогичными сообщениями.

5. Порядок разработки мер по добровольным сообщениям

5.1. Подготовленный доклад передается всем членам КАИ им.И.Абдраимова.

5.2. Рассмотрение и выработка мер по каждому докладу должны производиться в течение пятнадцати дней с момента поступления доклада. При необходимости этот срок может быть продлен до тридцати дней.

5.3. О мерах, выработанных по каждому докладу, сообщается в СДС БП. Контроль за их выполнением возлагается на Главную инспекцию по БП КАИ им.И.Абдраимова.

6. Порядок информирования заявителей и авиационной общественности о предпринятых мерах

6.1. Информация о деятельности СДС БП должна быть доступна всем заинтересованным лицам и организациям.

6.2. Один раз в квартал (в первые десять дней следующего квартала) должны публиковаться отчеты с информацией о полученных сообщениях и мерах, предпринятых по этим сообщениям. Такие отчеты должны выноситься на сайт КАИ им.И.Абдраимова (в подраздел СДС БП).

6.3. Образцы донесений прилагаются.

Образец 1

Для использования в системе добровольных сообщений КАИ им.И.Абдраимова	
Дата поступления:	Регистрационный номер:

**Добровольное сообщение
по организации выполнения полетов**

Заполнение всех полей формы необязательно. Вы сами решаете, какая информация будет необходима для понимания проблемы. Форму можно заполнять от руки или заполнить на компьютере и распечатать.

Перед тем, как начать заполнять форму, просмотрите ее содержание для распределения сообщения в соответствии с вопросами.

1. Описание авиационного события, угрожающего безопасности полетов:	
2. Описание аварийного фактора, обусловившего событие:	
3. Какие меры, по Вашему мнению, следует предпринять для устранения аварийного фактора:	
4. Контактные адреса респондента (заполняются по желанию):	
ФИО	Тел.
Инспекция по безопасности полетов благодарит Вас за сообщение и подтверждает, что информация, указанная в сообщении не будет использоваться для вашей идентификации. Если вы считаете необходимым дать пояснения к Вашему сообщению или согласны с тем, чтобы сотрудник инспекции связался с Вами для уточнения деталей сообщения, то укажите Ваши личные данные в следующем поле:	
ФИО	Тел.

Приложение 11

Для использования в системе добровольных сообщений КАИ им.И.Абдраимова	
Дата поступления:	Регистрационный номер:

Образец 2

**Добровольное сообщение
по авиационному событию**

Заполнение всех полей формы необязательно. Вы сами решаете, какая информация будет необходима для понимания проблемы. Форму можно заполнять от руки или заполнить на компьютере и распечатать.

Перед тем, как начать заполнять форму, просмотрите ее содержание для распределения сообщения в соответствии с вопросами.

Место события (местность горная, холмистая равнинная)				
Дата (дд.мм.гг)		Время события (UTC)		
Проблема	организационная	техническая	обучение	прочее
Проводилось расследование АП		Да	Нет	
Дополнительные атрибуты (если имеются, можете добавить):				
Тип ВС		Конфигурация ВС		
Этап полета		Автопилот		
Высота полета		Шасси		
Скорость		Закрылки		
Верт-ная скорость		Предкрылки		
Метеорологические условия		Режим работы двигателя (ей) (систем)		
Ветер		РУД (ы)		
Облачность		Винт (ы)		
Видимость		Управление ВС		
Температура		Электросистема		
Опасные явления		Гидро (воздушная)		
Сопутствующие		Другие		
Что произошло? (кратко опишите событие и условия, в которых оно произошло):				
Почему это произошло? (Кратко опишите причину, по которой произошло данное событие)				

Как вы поступили в данной ситуации, чтобы избежать негативных последствий?	
Ваши рекомендации: (Что необходимо предпринять для исключения такой ситуации в будущем?)	
Инспекция по безопасности полетов благодарит Вас за сообщение и подтверждает, что информация, указанная в сообщении не будет использоваться для вашей идентификации. Если вы считаете необходимым дать пояснения к Вашему сообщению или согласны с тем, чтобы сотрудник инспекции связался с Вами для уточнения деталей сообщения, то укажите Ваши личные данные в следующем поле:	
ФИО	Тел.