

**Периодическая подготовка членов  
кабинных экипажей АО «Авиакомпания  
«Россия» в рамках СУБП**

## Цель и задачи подготовки

### Цель подготовки

Поддержание на необходимом уровне членами кабинных экипажей компетенций и знаний о функционировании и развитии Системы управления безопасностью полетов в АО «Авиакомпания «Россия» (Авиакомпания).

### Задачи подготовки

1. Изучение внешней нормативной документации и документов Авиакомпания о функционировании СУБП.
2. Ознакомление с базовыми принципами функционирования процессов в рамках СУБП.
3. Развитие эффективной Культуры безопасности полетов в Авиакомпания.

Осуществление подготовки в рамках СУБП направлено на формирование эффективной Культуры безопасности, ориентировано на формирование профессиональных основ высокой ответственности и готовности активно участвовать в работе, связанной с выявлением ФО/угроз и уменьшением рисков в области БП.

## Содержание курса и контроль знаний

### Дисциплины:

- Требования к СУБП
- Политика в области безопасности полетов
- Управление рисками в области безопасности полетов
- Гарантия безопасности полетов
- Популяризация вопросов безопасности полетов

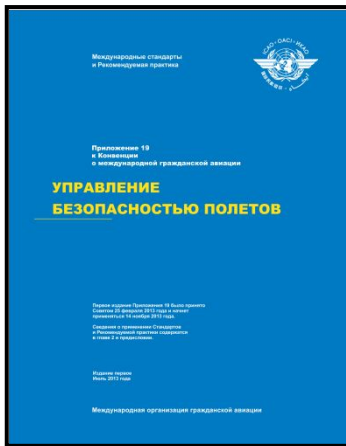
### Контроль знаний:

В качестве формы аттестации и итогового контроля знаний используется итоговое тестирование после изучения курса подготовки. Тест состоит из 10 вопросов.

# Дисциплина 1 Требования к СУБП

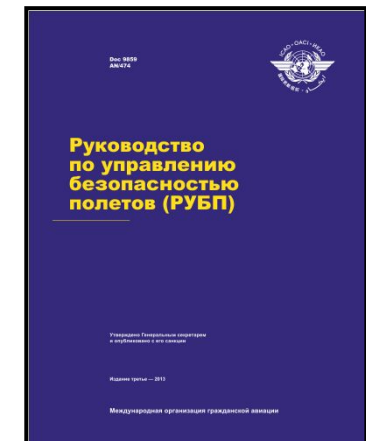
## Тема 1.1 Определение СУБП

### Современные определения безопасности полетов и СУБП



**Безопасность полетов (safety)** – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов (ВС) или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются (Приложение 19).

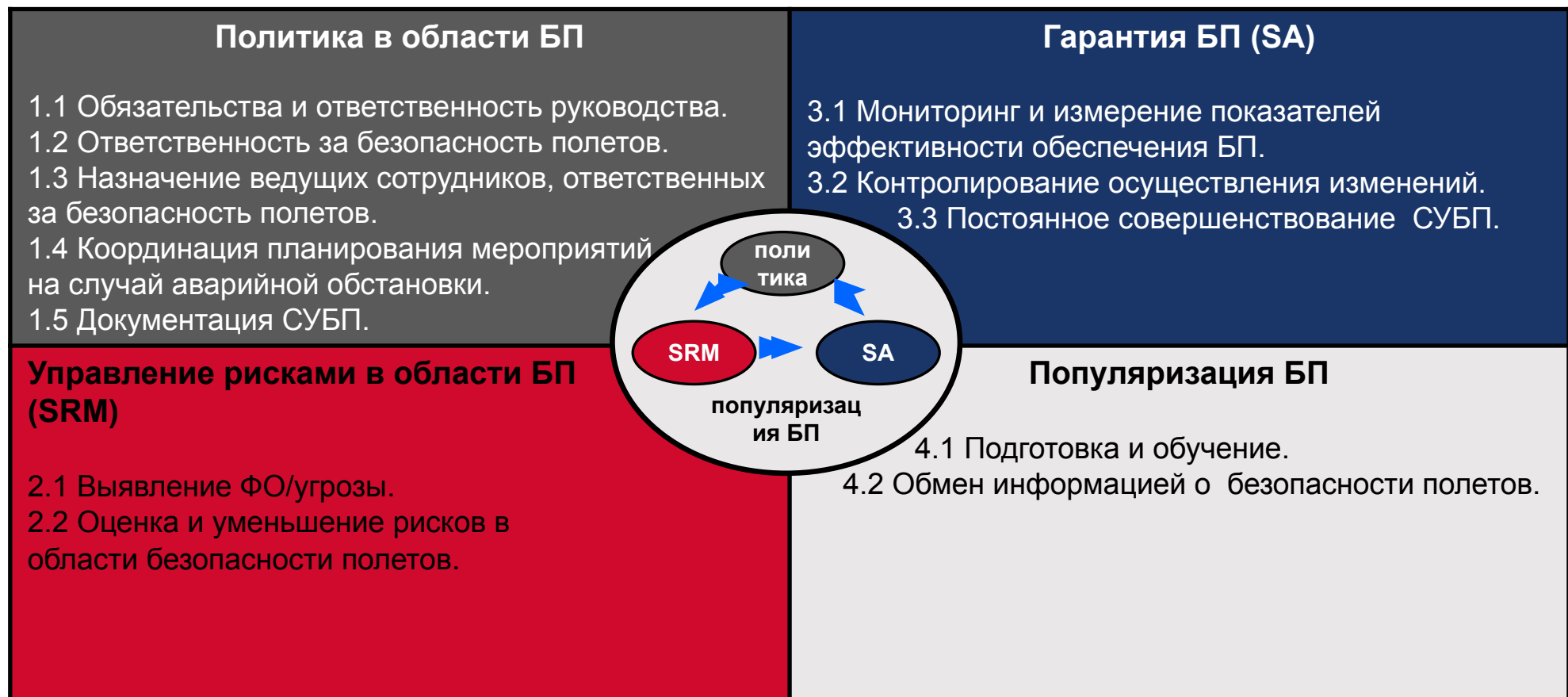
**Система управления безопасностью полетов (СУБП)** – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры (ICAO Doc 9859).



## Тема 1.1 Определение СУБП

### Концептуальные рамки СУБП

В дополнении 2 к Приложению 19 (п. 5.3 ICAO Doc 9859) приведены «Концептуальные рамки для СУБП», которые состоят из 4 основных компонентов (выделены разным фоном) и 12 элементов:



## Тема 1.2 Международные и российские требования к СУБП

### Стандарты и рекомендуемая практика ИКАО

#### Стандарты

Приложения к Конвенции о международной ГА являются стандартом для государственных органов РФ и устанавливают обязанности государства по внедрению СУБП.

- Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление безопасностью полетов ([ссылка на документ на корпоративном портале](#)).

Государство:

- 1) принимает Государственную программу по БП (п. 3.1.1);
  - 2) в рамках Госпрограммы требует внедрения СУБП следующими находящимися под его контролем поставщиками услуг (п. 3.1.3): эксплуатантами ВС, имеющими разрешение на выполнение международных коммерческих авиаперевозок, утвержденными организациями по техническому обслуживанию (ТО), ...
- Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации. Эксплуатация воздушных судов ([ссылка на документ на корпоративном портале](#)).

#### Рекомендации по имплементации (рекомендуемая практика)

- ICAO Doc 9859 Руководство по управлению безопасностью полетов ([ссылка на документ на корпоративном портале](#)).

## Тема 1.2 Международные и российские требования к СУБП

### Требования к СУБП Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)

#### Стандарты

- IOSA Standards Manual (ISM) ([ссылка на документ на корпоративном портале](#))

IATA Operational Safety Audit (IOSA) - международный стандарт, построенный как на требованиях международных стандартов ИКАО, так и лучшей мировой практике ГА.

Основные положения:

1. Внедрение требований ИКАО, а также лучшей отраслевой практики.
2. Основной упор сделан на управление качеством и БП.
3. Область применения – исключительно аудиты, имеющие абсолютно добровольный характер.

#### Рекомендации по имплементации

- IATA Introduction to Safety Management Systems (SMS).
- IATA Integrated Risk Management Guidance Manual.
- ...



## Тема 1.2 Международные и российские требования к СУБП

### Требования к СУБП Департамент гражданской авиации Бермудских Островов (BDCA)

#### Стандарты (Overseas Territories Aviation Requirements)

- OTAR Part 145 Aircraft maintenance Organisation Approval.

Требования BDCA OTAR Part 145 предъявляются BDCA к утвержденным организациям по ТО, выполняющим ТО зарегистрированных на Бермудских островах ВС.

Согласно требованиям BDCA OTAR Part 145.25 утвержденная организация по ТО должна функционировать СУБП.

#### Рекомендации по имплементации (Overseas Territories Aviation Circular)

- OTAC 145-7 Safety Management Systems.
- OTAC 145-8 Documenting of Safety Management System.

## Тема 1.2 Международные и российские требования к СУБП

### Требования гражданской авиации Российской Федерации

#### Федеральный закон Российской Федерации N 60-ФЗ (Воздушный кодекс)

Кодекс, закрепляющий правовые основы использования воздушного пространства и деятельности в области авиации.

#### ○ Статья 24.1. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов

1. Реализация государственной СУБП гражданских ВС обеспечивается в РФ в соответствии с международными стандартами ИКАО.
2. Правительство РФ в рамках обеспечения реализации государственной СУБП гражданских ВС устанавливает порядок разработки и применения СУБП ВС юридическими лицами разработчиками и изготовителями гражданских ВС, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими ТО гражданских ВС, аэронавигационное обслуживание полетов ВС, образовательными организациями и организациями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских ВС, операторами сертифицированных аэродромов ГА в отношении ВС, разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, образовательными учреждениями.
3. В целях управления БП гражданских ВС уполномоченный орган в области ГА в порядке, установленном Правительством РФ, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу БП гражданских ВС, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами ИКАО.

*Примечание: Воздушный кодекс РФ содержит требования к государственной СУБП и Правительству РФ, но не содержит требования к СУБП эксплуатанта.*

## Тема 1.2 Международные и российские требования к СУБП

### Требования гражданской авиации Российской Федерации

#### Правительства Российской Федерации N 1215

- Правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими. Утверждены постановлением Правительства РФ от 18 ноября 2014 г. N 1215 (Правила применения СУБП).

#### Федеральные авиационные правила

- Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации». Утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128 (ФАП-128).
- Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил». Утверждены приказом Минтранса России от 13 августа 2015 г. N 246 (ФАП-246).

#### Письма Росавиации (носят рекомендательный характер)

- Письмо Росавиации «О внедрении системы управления безопасностью полетов» от 25.11.2009, № ГК 1.22-29-2979.
- Письмо Росавиации «О порядке оформления и согласования документов при внедрении системы управления безопасностью полетов» от 22.01.2010, № ВД5.22-36.

## **Дисциплина 2 Политика и цели в области безопасности полетов**

## Тема 2.1 Политика обеспечения безопасности полетов

### Требования и основные положения

- В соответствии с требованиями п. 35 ФАП-246, ISM ORG 1.2.1, ISM ORG 1.2.3, в Авиакомпании определена Политика обеспечения БП (далее – Политика).
- **Политика** представляет собой общие намерения и направления деятельности Авиакомпании, относящиеся к БП, официально выраженные Высшим руководством. Политика является декларативным заявлением, отражающим обязательство Авиакомпании по постоянному повышению эффективности обеспечения БП и приверженность Руководства принципам управления БП.
- В соответствии с рекомендуемой практикой Политика Авиакомпании содержит:
  - обязанности Руководства Авиакомпании в области обеспечения БП;
  - заявление о выделении необходимых ресурсов;
  - порядок представления данных о безопасности полетов;
  - порядок применения дисциплинарных мер и описание неприемлемого поведения.
- Политика доводится до сведения сотрудников посредством публикации на корпоративном портале Авиакомпании ([ссылка](#)) и размещения на информационных стендах в местах их пребывания в виде плакатов.
- Для поддержания актуальности и соответствия масштабам и предмету деятельности Авиакомпании, Политика подлежит периодическому пересмотру.

## Тема 2.1 Политика обеспечения безопасности полетов

### Текст Политики обеспечения безопасности полетов АО «Авиакомпания «Россия»

Вопросы обеспечения безопасности полетов являются приоритетом деятельности и развития АО «Авиакомпания «Россия».

Ответственность за обеспечение безопасности полетов и выполнение установленных требований, правил и процедур возлагается на всех работников АО «Авиакомпания «Россия».

Для поддержания безопасности полетов на высоком уровне высшее руководство АО «Авиакомпания «Россия» обязуется:

- демонстрировать приверженность и лидерство в отношении управления безопасностью полетов;
- использовать принятые в АО «Авиакомпания «Россия» механизмы оценки и предоставления ресурсов, необходимых для реализации настоящей Политики;
- содействовать продвижению позитивной культуры безопасности и риск-ориентированного мышления;
- поощрять предоставление работниками сообщений о факторах опасности и/или угрозах безопасности выполнения полетов;
- не применять дисциплинарных взысканий к работнику, сообщившему о факторе опасности и/или угрозе, за исключением тех случаев, когда обстоятельства обоснованно свидетельствуют о противоправных действиях данного работника, грубой халатности, преднамеренном нарушении установленных требований, правил или процедур;
- создавать условия, при которых весь персонал, задействованный в обеспечении и производстве полетов, полностью владеет всей актуальной и достоверной информацией о безопасности полетов, подготовлен на должном уровне и обладает необходимыми компетенциями;
- обеспечивать соответствие деятельности АО «Авиакомпания «Россия» российским и международным требованиям и стандартам по безопасности полетов;
- определять критерии и осуществлять оценку деятельности внешних поставщиков продукции и услуг, способных повлиять на безопасность полетов, с целью соответствия деятельности АО «Авиакомпания «Россия» установленным требованиям по безопасности полетов;
- измерять и повышать эффективность обеспечения безопасности полетов, используя подход, основанный на характеристиках.

## Тема 2.2 Цели в области безопасности полетов

### Требования и основные положения

- Цели в области БП делятся на стратегические и тактические.
- Стратегические цели в области БП определены в п. 7.1.2 «Руководства по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Россия» и представляют собой краткие заявления, в которых общими словами описано то, что Авиакомпания планирует достичь в перспективе.
- В Авиакомпании определены следующие стратегические цели в области БП:
  - снижать частоту возникновения всех типов авиационных событий и значение коэффициента по несоответствиям, выявленным инспекторами в ходе рамповых проверок по программе «Оценки безопасности иностранных ВС» (SAFA) Европейского авиационного агентства по безопасности полетов (EASA);
  - отслеживать действенность СУБП с помощью независимых аудитов и проверок;
  - гарантировать соответствие деятельности Авиакомпании меняющимся российским и международным стандартам и требованиям в области БП;
  - развивать Культуру безопасности, обеспечивающую предоставление персоналом информации об ФО/угрозах по всей Авиакомпании;
  - обеспечить соответствующее обучение и подготовку по СУБП для всего персонала Авиакомпании.
- Тактические цели в области БП представляют собой конечную цель или желаемый результат в отношении БП. Тактические цели в области БП определяются в Программе управления БП на год (SMP) и подлежат ежегодной актуализации и пересмотру.

## Тема 2.3 Иерархия ответственности за безопасность полетов

### Требования и основные положения

- В соответствии с требованиями п. 4 Правил применения СУБП, ISM ORG 1.3.1, положениями п. 1.2 доб. 2 Приложения 19, в Авиакомпании определены обязанности (responsibilities), иерархия ответственности (accountabilities), полномочия (authorities) в области БП.
- Обязанности должностных лиц Авиакомпании по организации и обеспечению функционирования СУБП Авиакомпании, предусмотренные п. 3 а) Правил применения СУБП, отражены в подразделе 7.2 «Руководства по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Россия».
- В соответствии с требованиями п. 8, 9 ФАП-246, ISM ORG 1.1.12 в Авиакомпании назначен директор по БП, который подчиняется непосредственно генеральному директору и является независимым от сферы производственной деятельности Авиакомпании. В обязанности директора по БП входит обеспечение исполнения функций по управлению БП.
- В соответствии с рекомендациями п. 5.3.25 ICAO Doc 9859, обязанности/задачи и ответственность Руководителей производственных подразделений в рамках СУБП приведены в подразделе 7.2.3 «Руководства по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Россия».



## Тема 2.3 Иерархия ответственности за безопасность полетов

### Генеральный директор

Генеральный директор обеспечивает соблюдение в Авиакомпании требований российского и международного законодательства, Устава, условий и ограничений СЭ, а также выполнение решений общего собрания акционеров, Совета директоров Авиакомпании и Правления.

Согласно И 060-11-16 Распределение прав, обязанностей и ответственности между руководителями АО «Авиакомпания «Россия», в части, касающейся управления БП, генеральный директор имеет право и обязан:

- принимать все необходимые меры, направленные на управление БП и авиационной безопасностью в Авиакомпании, с выделением соответствующих ресурсов;
- организовывать поддержание функционирования и улучшение системы управления БП, авиационной безопасностью и качеством;
- определять и реализовывать Политику в области БП, авиационной безопасности и качества и организовывать достижение целей в области БП, авиационной безопасности и качества Авиакомпании;
- обеспечивать распределение ресурсов необходимых для снижения рисков и обеспечения БП, авиационной безопасности и качества, достижение целей;
- оценивать результативность СУБП, авиационной безопасностью и системы управления качеством, рассматривать мероприятия по их совершенствованию,
- обеспечивать постоянное улучшение интегрированной системы управления Авиакомпанией.

В соответствии с требованиями п. 8 ФАП-246 генеральный директор является назначенным руководителем организации, который:

- организует и контролирует осуществление деятельности Авиакомпании в соответствии с воздушным законодательством РФ, СЭ и руководствами Авиакомпании;
- обеспечивает функционирования и улучшение СУБП.

## Тема 2.3 Иерархия ответственности за безопасность полетов

### Директор по безопасности полетов

- Директор по БП:
  - организует и контролирует осуществление деятельности Авиакомпании в соответствии с воздушным законодательством РФ, СЭ и Руководствами по направлению деятельности в части касающейся;
  - внедряет и обеспечивает функционирование СУБП Авиакомпании.
  
- Базовые обязанности директора по БП:
  - координирует работу структурных подразделений Авиакомпании по разработке стратегических направлений совершенствования управления БП в рамках выделенных ресурсов (Политики, программ, процедур в области БП). Представляет их Руководству Авиакомпании и к рассмотрению на Совете по безопасности Авиакомпании;
  - осуществляет оперативное руководство и координацию работы структурных подразделений Авиакомпании в сфере управления БП;
  - контролирует и оценивает результативность и эффективность выполнения структурными подразделениями Авиакомпании мероприятий, проводимых в рамках функционирования СУБП;
  - поддерживает работоспособность и актуальность функционирования СУБП в соответствии с требованиями «Руководства по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Россия»;
  - руководит разработкой, внедрением и контролем исполнения организационно-распорядительных документов по вопросам обеспечения БП;
  - организует взаимодействие структурных подразделений Авиакомпании с контрактными организациями, поставщиками услуг по вопросам управления БП;
  - организует мероприятия по вопросам совершенствования и популяризации СУБП.

## Тема 2.3 Иерархия ответственности за безопасность полетов

### Руководители производственных подразделений Авиакомпании

- Обязанности и ответственность Руководителей производственных подразделений в рамках СУБП определены в подразделе 7.2.3 «Руководства по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Россия».
- Руководитель производственного подразделения в рамках СУБП обязан:
  - обеспечивать функционирование в подчиненном производственном подразделении в рамках СУБП процессов выявления ФО/угроз и управления рисками, предоставления обязательных сообщений по БП;
  - принимать решения о приемлемости рисков в области БП и/или авиационной безопасности;
  - осуществлять координацию мероприятий, направленных на достижение приемлемого уровня эффективности обеспечения БП.
- В рамках СУБП руководитель производственного подразделения несет ответственность за:
  - необеспечение БП в части, касающейся;
  - несвоевременное выявление фактических и потенциальных ФО/угроз;
  - неверную оценку рисков в области БП;
  - необоснованность принятых решений о приемлемости рисков в области БП и/или авиационной безопасности;
  - организацию и контроль обучения персонала в области СУБП.

## Тема 2.4 Организационная структура управления БП

### Основные положения

- Создание эффективной организационной структуры, способствующей функционированию СУБП, учитывает ряд основополагающих аспектов:
  - создание Совета по БП и Комитета по БП;
  - назначение руководителя, ответственного за функционирование СУБП;
  - разработку организационной структуры, способствующей управлению БП;
  - распределение сфер ответственности и подотчетности;
  - обеспечение подготовки и надлежащей квалификации производственного персонала.
- В рамках функционирования СУБП в Авиакомпании, в производственных департаментах: ДПП, ДАТО, ДНОП, ДОБ, ПрД, ЦУП, СН ЦУП определены и назначены группы специалистов, занимающиеся выявлением ФО/угроз, оценкой и уменьшением рисков в области БП.
- Задачами структурных единиц производственных подразделений являются:
  - подготовка принятых в Авиакомпании отчетных документов с результатами выявления ФО/угроз и оценки рисков в области БП;
  - разработка рекомендаций и предложений по воздействию на риски в области БП;
  - контроль функционирования систем предоставления обязательных сообщений по БП;
  - разработка планов мероприятий по дальнейшему внедрению и развитию СУБП в производственных структурных подразделениях.

## Тема 2.4 Организационная структура управления БП

### Коллегиальные органы Авиакомпании по БП

#### Совет по безопасности полетов

- В Авиакомпании функционирует Совет по БП (далее – SRB).
- SRB является коллегиальным органом Авиакомпании. SRB находится в непосредственном подчинении у генерального директора Авиакомпании.
- SRB представляет собой стратегический коллегиальный орган, функционирующий в рамках СУБП, состоит из Руководителей Авиакомпании и рассматривает вопросы БП высшего уровня, связанные с эксплуатационными политиками и выделением ресурсов.
- Основной целью создания SRB является обеспечение постоянного улучшения в рамках СУБП Авиакомпании.
- Цели и задачи, права, состав, организация работы SRB определены в «Положении о Совете по безопасности полетов АО «Авиакомпания «Россия» ([ссылка на документ на корпоративном портале](#)).

#### Комитет по безопасности полетов

- Помимо SRB в Авиакомпании действует Комитет по БП (SAG). SAG является тактическим коллегиальным органом высокого уровня, функционирующим в рамках СУБП, состоит из руководителей среднего звена, линейных руководителей и специалистов, непосредственно задействованных в производственной деятельности, получает стратегические направления развития от SRB, нацелен на внедрение и оценку эффективности мер по контролю рисков в эксплуатации и управление изменениями.
- Комитет возглавляет директор ДУБП, который является Председателем комитета.
- Деятельность SAG регламентирована «Положением о Комитете по безопасности полетов» ([ссылка на документ на корпоративном портале](#)).

## **Дисциплина 3 Управление рисками в области безопасности полетов**

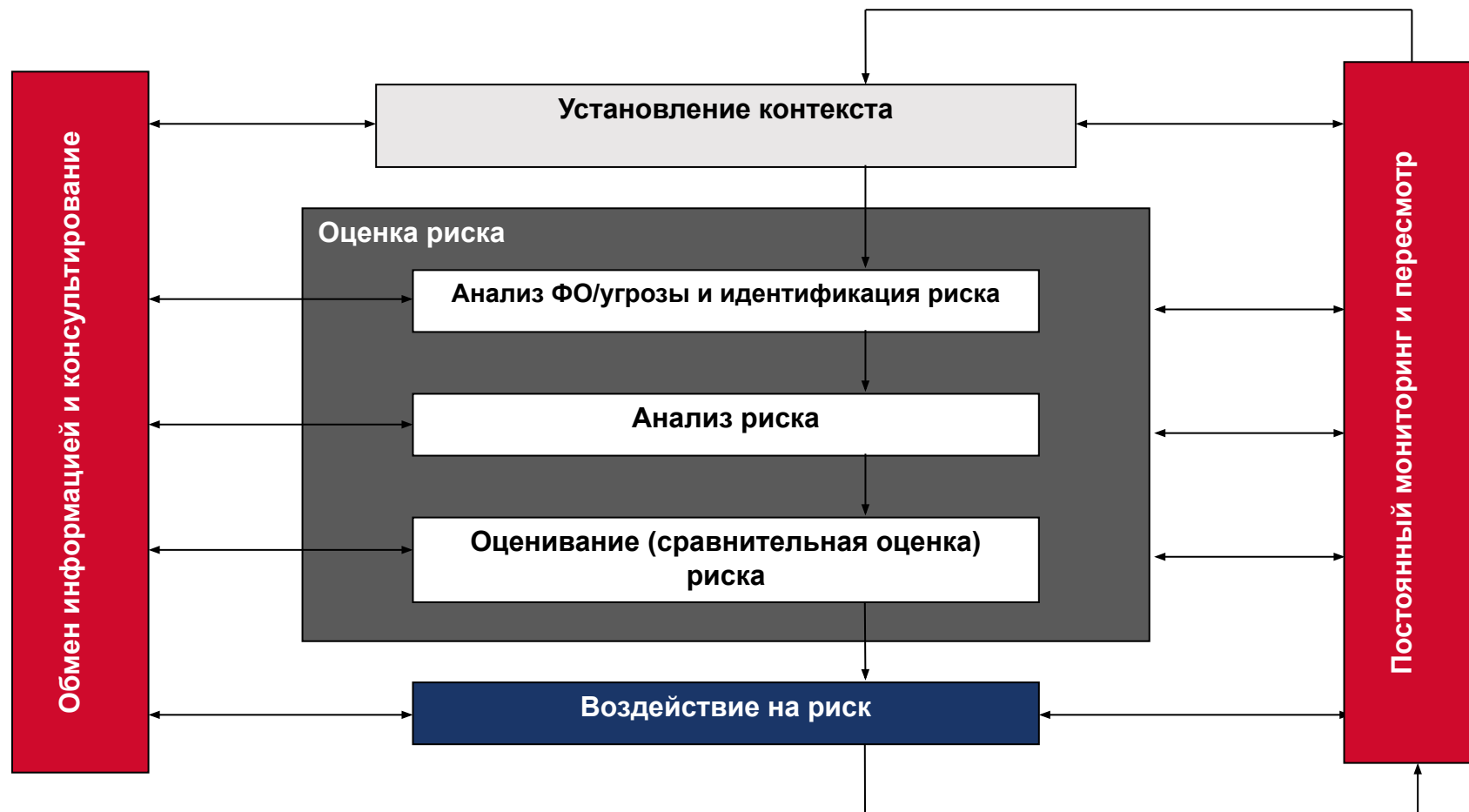
## Тема 3.1 Оценка рисков

### Требования и основные положения

- В соответствии с требованиями п. 3 е-и), п. 5 б-в) Правил применения СУБП, п. 5.5 ФАП-128 и ISM ORG 3.1.2, в Авиакомпании определены:
  - порядок проведения оценки рисков в области БП;
  - порядок разработки мероприятий по уменьшению рисков в области БП;
  - порядок обеспечения организационными и финансовыми ресурсами мероприятий по уменьшению рисков в области БП;
  - порядок оценки эффективности реализованных мероприятий по уменьшению рисков в области БП.
- Процесс управления риском охватывает различные этапы работы с информацией в области БП:
  - анализ ФО/угрозы и идентификация риска;
  - расчет и оценка его допустимости;
  - определение возможностей по уменьшению риска, посредством выбора, реализации и контроля соответствующих управляющих действий;
  - оценка остаточного риска.
- Оценка риска в области БП является общим процессом идентификации, анализа и оценивания (ранжирования) риска.

## Тема 3.1 Оценка рисков

### Процесс управления рисками в области безопасности полетов





## Тема 3.1 Оценка рисков

### Анализ риска

- Анализ риска в области БП – процесс исследования свойств и особенностей риска, определения уровня риска (сочетания вероятности и тяжести (серьезности) последствий проявления ФО/угрозы).
- Целью анализа риска является оценка и ранжирование каждой выявленной ФО/угрозы в соответствии с установленными критериями риска в области БП.
- Критерии риска основаны на двух основных показателях риска: вероятности и тяжести (серьезности) последствий:
  - На первом этапе для каждой ФО/угрозы определяются ее последствия и вероятности их реализации, после чего они ранжируются в соответствии с установленной шкалой вероятности и критериями тяжести последствий.
  - На втором этапе определяется уровень риска в области БП на основе вероятности и последствий.

**Риск = Тяжесть последствий x Вероятность**

## Тема 3.1 Оценка рисков

### Оценка вероятности

- Вероятность (как составной элемент) риска в области БП определяется как возможность или частота возникновения неблагоприятного последствия или результата проявления ФО/угрозы.
- Для оценки вероятности используется шкала:

Уровень вероятности	Описание	Характеристика частоты проявления ФО/угрозы
A	Возможность того, что событие произойдет, практически исключена.	Менее 1 проявления (небезопасного события) за отчетный период
B	Вероятность того, что произойдет, мала (сведений о том, что происходило, нет).	Ровно 1 проявление (небезопасное событие) за отчетный период
C	Возможно, что произойдет (происходило редко).	От 2 до 10 проявлений (небезопасных событий) за отчетный период
D	Может происходить время от времени (происходило нечасто).	От 11 до 100 проявлений (небезопасных событий) за отчетный период
E	Может произойти часто (происходило часто).	Более 100 проявлений (небезопасных событий) за отчетный период

## Тема 3.1 Оценка рисков

### Оценка тяжести последствий

- Тяжесть последствий (как составной элемент) риска в области БП определяется как степень вреда, который обоснованно может иметь место в виде последствий или результатов проявления выявленной ФО/угрозы.
- Для оценки тяжести последствий используются критерии тяжести последствий (шкала тяжести последствий):

Уровень тяжести последствий	Особая ситуация	Влияние на безопасность
5	Катастрофическая ситуация	Угроза безопасности полета
4	Аварийная ситуация	Сильное влияние
3	Сложная ситуация	Средняя степень влияния
2	Усложнение условий полета	Низкая степень влияния
1	Потенциальное влияние	Не влияют на безопасность, но могут привести к развитию события, влияющего на БП

Для направлений эксплуатационной деятельности используются вспомогательные критерии тяжести последствий:

Уровень тяжести последствий (балльное значение)	Влияние на БП	Оценка тяжести последствий
<b>Обеспечение безопасности полетов на борту (САВ): ДОБ</b>		
1	Практически не влияют на БП	Замечание
2	Низкая степень влияния	Нарушение
3	Средняя степень влияния	Серьезное нарушение
4	Сильное влияние	Инцидент
5	Угроза БП	АП

## Тема 3.1 Оценка рисков

### Определение уровня риска

- Для определения уровня риска в области БП используются результаты оценки вероятности и тяжести последствий.
- Уровень риска определяется как совокупность уровня вероятности и тяжести последствий и представляет собой балльное значение (от 1 до 25). Для определения уровня риска используется матрица рисков.
- **Матрица риска** представляет собой инструмент классификации и представления риска путем ранжирования последствий и вероятности.
- В Авиакомпании используется следующая матрица риска:

Уровень риска		Уровень тяжести последствий				
		Потенциальное влияние	Усложнение условий полета	Сложная ситуация	Аварийная ситуация	Катастрофическая ситуация
		1	2	3	4	5
Уровень вероятности	A	1	2	3	4	5
	B	2	4	6	8	10
	C	3	6	9	12	15
	D	4	8	12	16	20
	E	5	10	15	20	25

## Тема 3.1 Оценка рисков

### Определение приемлемости риска

Приемлемость риска определяется с помощью следующей таблицы:

Категория значимости риска	Уровни риска	Воздействие на риск в области БП
Неприемлемый риск	от 15 до 25	Необходимо приостановить выполнение операций, связанных с данным риском (избежание риска). После остановки выполнения операций, связанных с идентифицированным риском, необходимо выработать План мероприятий по уменьшению рисков в области БП (п. 7.3.4).
Недопустимый риск	от 9 до 12	Необходимо выработать мероприятия по уменьшению рисков в области БП (п. 7.3.3).
Нежелательный риск	от 5 до 8	Необходимость выработки мероприятий по уменьшению рисков в области БП определяется Руководителем производственного подразделения (п. 7.3.2).
Приемлемый риск	от 1 до 4	Нет необходимости выработать мероприятия по уменьшению рисков в области БП (п. 7.3.1).

## Тема 3.1 Оценка рисков

### Производственные подразделения

В рамках процесса управления эксплуатационными рисками производственные подразделения согласно И 005-01-16 «Программа управления эксплуатационными рисками» ([ссылка](#)) :

- Формируют Рабочие группы, состоящие из назначенных специалистов, для оценки рисков (п. 7.2) и эффективности мер по их снижению (оценка остаточного риска (п. 7.4)).
- Определяют из состава сформированной рабочей группы ответственное лицо (концентратора) за формирование Реестров рисков по направлению деятельности.
- Формируют Реестры рисков в области БП производственного подразделения (Приложения 2, 3).
- Ежемесячно предоставляют в ДУБП информацию о результатах выявления ФО/угроз, оценки рисков, эффективности выполнения мероприятий по снижению рисков в области БП и оценку остаточного риска.
- Разрабатывают мероприятия по воздействию на риски в области БП (п. 7.3).
- Планируют и организуют выполнение утвержденных мероприятий по воздействию на риски в области БП.
- Информировать ДУБП о выполнении мероприятий по воздействию на риски в области БП.

## Тема 3.2 Воздействие на риск

- **Воздействие на риск в области БП** представляет собой процесс модификации (изменения) риска. В Авиакомпании могут применяться следующие основные мероприятия по воздействию на риски в области БП:
  - **избежание риска или уклонение от риска** - отказ от осуществления операции или вида деятельности, связанных с риском в области БП (например, отказ от внедрения новой технологии, отказ от эксплуатации какого-либо типа ВС и т.д.);
  - **уменьшение риска** – реализация спланированных мероприятий, направленных на уменьшение вероятности и/или снижение тяжести последствий реализации, связанной с риском в области БП опасности;
  - **перенос или перераспределение риска** – уменьшение вероятности и/или тяжести последствий риска в области БП путем передачи его или его части третьей стороне (наиболее распространенными инструментами передачи риска являются страхование и аутсорсинг);
  - **принятие риска** – отсутствие мер по воздействию на риск в области БП.

## Тема 3.2 Воздействие на риск

- Основными видами мероприятий по воздействию на риск в области БП являются:
  - технические меры;
  - организационные меры (включая изменение нормативных документов);
  - подготовка персонала.
- Воздействие на риск в области БП предполагает идентификацию диапазона вариантов для модификации рисков в области БП, оценку этих вариантов и их применение. Отбор оптимального варианта (совокупности вариантов) воздействия на риск проводится балансированием потребных затрат на осуществление каждого из вариантов относительно выгод, полученных в результате его реализации.
- Порядок разработки и реализации мероприятий воздействия на риск в области БП, в зависимости от категории значимости соответствующего риска (результатов оценивания риска), а также организационных и финансовых ресурсов, располагаемых владельцем риска, определены в И 005-01-16 «Программа управления эксплуатационными рисками» ([ссылка](#)).
- Существенным риском в области БП может быть невыполнение или неэффективность мер воздействия.



# Дисциплина 4 Гарантия безопасности полетов

## Тема 4.1 Сообщения по безопасности полетов

### Система добровольных сообщений по безопасности полетов

- Одним из главных инструментов СУБП Авиакомпания является Система добровольных сообщений (СДС) БП. В зависимости от формы предоставления ДС, СДС БП Авиакомпания может функционировать как конфиденциальная система предоставления данных и/или некарательная система сообщений по БП.
- Структура, механизм и основные принципы функционирования СДС БП в Авиакомпания описаны в И 005-02-01 «Положение о Системе добровольных сообщений по безопасности полетов АО «Авиакомпания «Россия» ([ссылка](#)).
- Целями СДС БП являются:
  - содействие оперативному сбору и систематизации информации о фактических или потенциальных ФО/угрозах и недостатках в обеспечении БП, которые не всегда фиксируются в рамках системы обязательного представления данных;
  - экспертная оценка рисков в области БП, информация о которых содержится в добровольных сообщениях по БП (ДС);
  - разработка мер по воздействию на риски в области БП, связанные с проявлением ФО/угроз, выявленных по результатам анализа ДС;
  - оперативное информирование руководства Авиакомпания об идентифицированы рисках в области БП.

## Тема 4.1 Сообщения по безопасности полетов

### Система добровольных сообщений по безопасности полетов

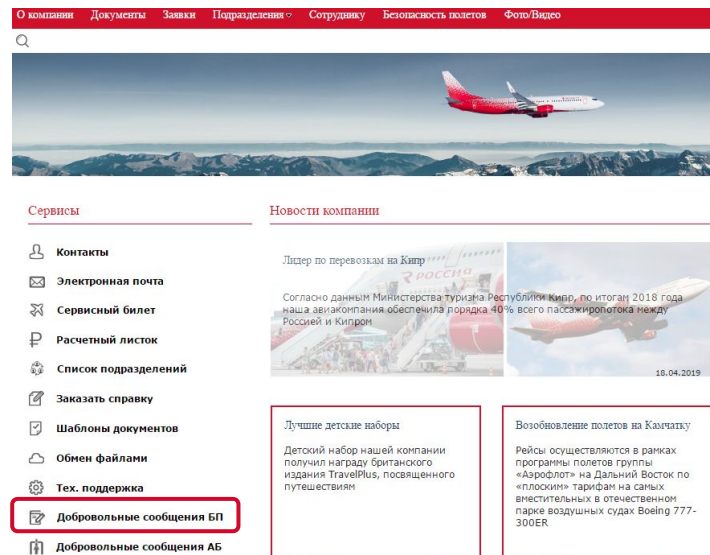
- Необходимыми условиями эффективного функционирования СДС БП являются:
  - «некарательная» производственная среда;
  - гарантия защиты конфиденциальных данных лица, подавшего сообщение, по его требованию;
  - предоставление обратной связи.
- ДС может быть предоставлено одним из следующих способов:
  - непосредственно директору ДУБП в устной или письменной форме;
  - в письменной форме с помощью ящиков для ДС, размещенных в производственных подразделениях Авиакомпании;
  - с помощью раздела «Добровольные сообщения по безопасности полетов» корпоративного портала <https://doc.rossiya-airlines.com/default.aspx>;
- В соответствии с Политикой, в рамках СДС БП гарантируется неприменение дисциплинарных взысканий к сотруднику, сообщившему об ФО/угрозах (или ошибках), за исключением тех случаев, когда обстоятельства обоснованно свидетельствуют о противоправных действиях данного сотрудника, грубой халатности, преднамеренном нарушении установленных правил или процедур.
- Ошибка представляет собой нестандартное действие, выполненное непреднамеренно, в то время как нарушение совершается преднамеренно.

## Тема 4.1 Сообщения по безопасности полетов

### Механизм передачи добровольных сообщений по безопасности полетов

Механизм передачи ДС представляет собой совокупность методов представления информации, подтверждения ее получения и обратной связи, различающихся по форме и способу ее передачи.

- Способ передачи:
  - Письменно;
  - По почте;
  - **Через корпоративный портал;**
  - Через корпоративную электронную почту;
  - **Через специальный почтовый ящик;**
  - Посредством факсимильной связи;
  - Устно;
  - По телефону;
  - При личном обращении к ответственному за функционирование СДС БП или его заместителю.



Предоставление ДС через корпоративный портал

Предоставление ДС через специальный почтовый ящик



## Тема 4.1 Сообщения по безопасности полетов

### Механизм передачи добровольных сообщений по безопасности полетов

- Передача добровольного сообщения с помощью раздела «Добровольные сообщения по безопасности полетов» корпоративного портала ([ССЫЛКА](#)):

The screenshot shows a web interface for submitting voluntary safety messages. At the top, there is a ribbon with various actions: Сохранить, Отмена, Вставить, Вырезать, Копировать, Вложить файл, Орфография. Below the ribbon is a navigation menu with links: [Документы](#), [Аудит IOSA](#), [Информация по безопасности полетов](#), [Бюллетени по безопасности полетов](#), [Нормативные документы](#), [Отчеты о проведенных расследованиях](#), [Информация по СУБП](#).

#### Добровольные сообщения по БП

Служба/Подразделение *	<input type="text"/>
Описание события	<input type="text"/>
Дата события	<input type="text"/>
ФИО	<input type="text"/>
Предложение по устранению проблемы	<input type="text"/>

Buttons: Сохранить, Отмена

Техническая поддержка

6 333 999 (1991) (круглосуточно)

[hd@rossiya-airlines.com](mailto:hd@rossiya-airlines.com)

#РоссияТвойПолет



## Тема 4.2 Анализ состояния безопасности полетов

### Общие положения

- На основании данных, собираемых и накапливаемых по результатам расследований авиационных событий, инспекторских проверок, анализа полетных данных и иных процессов, связанных с анализом и измерениями, функционирующих в рамках компонента СУБП «гарантия БП», ДУБП формирует Анализ состояния БП в Авиакомпании.
- В соответствии с п. 5.5 ФАП-128, основными задачами проведения анализа данных по БП в рамках составления Анализа состояния БП являются:
  - обеспечение проведения постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей БП;
  - обеспечения принятия корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей БП.
- В соответствии с рекомендациями Росавиации, Анализ состояния БП в Авиакомпании проводится ежеквартально.

## Тема 4.2 Анализ состояния безопасности полетов

### Показатели безопасности полетов

- Для проведения анализа состояния БП используются статистические показатели БП, которые разделяются на абсолютные и относительные, а также комплексный (интегральный) показатель БП.
- Для анализа состояния БП в Авиакомпании применяются следующие показатели БП:
  - комплексный (интегральный) показатель безопасности полетов;
  - средний налет на один инцидент;
  - количество повреждений воздушных судов на земле.
- В рамках Анализа состояния БП учитывается и рассчитывается коэффициент SAFA Ratio.
- Анализ состояния БП выполняется за заданный период времени путем оценки основных показателей БП. Количественная оценка основных показателей БП выполняется при проведении анализа состояния БП по методике, изложенной в «Инструкции по составлению анализа состояния безопасности полетов».

## Тема 4.2 Анализ состояния безопасности полетов

### Данные по БП и показатель SPI

**Показатель SPI** – основанный на данных параметр БП, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения БП. Этот показатель должен соответствовать следующим критериям:

- достижимость;
- реалистичность.

### Показатели SPI на 2019 год (отслеживаемые ежемесячно)

#### Обеспечение безопасности полетов пассажиров на борту ВС:

- Среднее количество случаев активации/выпуска аварийного трапа на 1000 полетов.
- Среднее количество нарушений требований БП на этапах взлета/посадки/руления полета и при попадании в зону атмосферной турбулентности на 1000 полетов.
- Среднее количество нарушений требований обеспечения безопасности ВС и пассажиров на стоянке на 1000 полетов.
- Среднее количество нарушений при контроле и использовании систем и оборудования на 1000 полетов.
- Среднее количество нарушений правил и процедур оперирования дверьми на 1000 полетов.



# Дисциплина 5 Популяризация вопросов безопасности полетов

## Тема 5.1 Обмен информацией о БП

- Согласно требованиям ISM ORG 1.4.2 в Авиакомпании осуществляются процессы коммуникации и обмена информацией по БП, которые:
  - обеспечивают ознакомление сотрудников с СУБП в объеме, соответствующем занимаемой ими должности;
  - предоставляют актуальную важную с точки зрения БП информацию;
  - разъясняют причины предприятия конкретных действий по обеспечению БП;
  - разъясняют причины введения или изменения процедур, связанных обеспечением БП.
- Информационные системы Авиакомпании используют как внутренние данные, так и сведения из внешних источников, предоставляя пользователям необходимую информацию для управления БП и принятия решений по достижению поставленных целей.
- В Авиакомпании используются следующие инструменты обмена информации по БП:
  - размещение информации по безопасности полетов на корпоративном портале и информационных стендах;
  - ознакомление работников с информацией, издаваемой авиационной администрацией РФ и руководством Авиакомпании (под роспись, по средствам КАСУД, с помощью OpenSky и пр.);
  - рассылка информации по безопасности полетов по электронной почте.
- Оперативное доведение информации по БП до конкретных специалистов осуществляется путем проведения разборов, служебных совещаний, изданием бюллетеней и т.д.

**Спасибо  
за внимание!**

 **РОССИЯ**