

**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

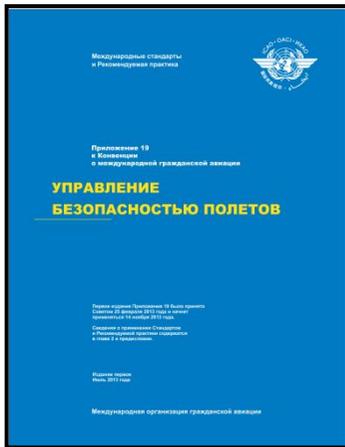
Контроль знаний:

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).

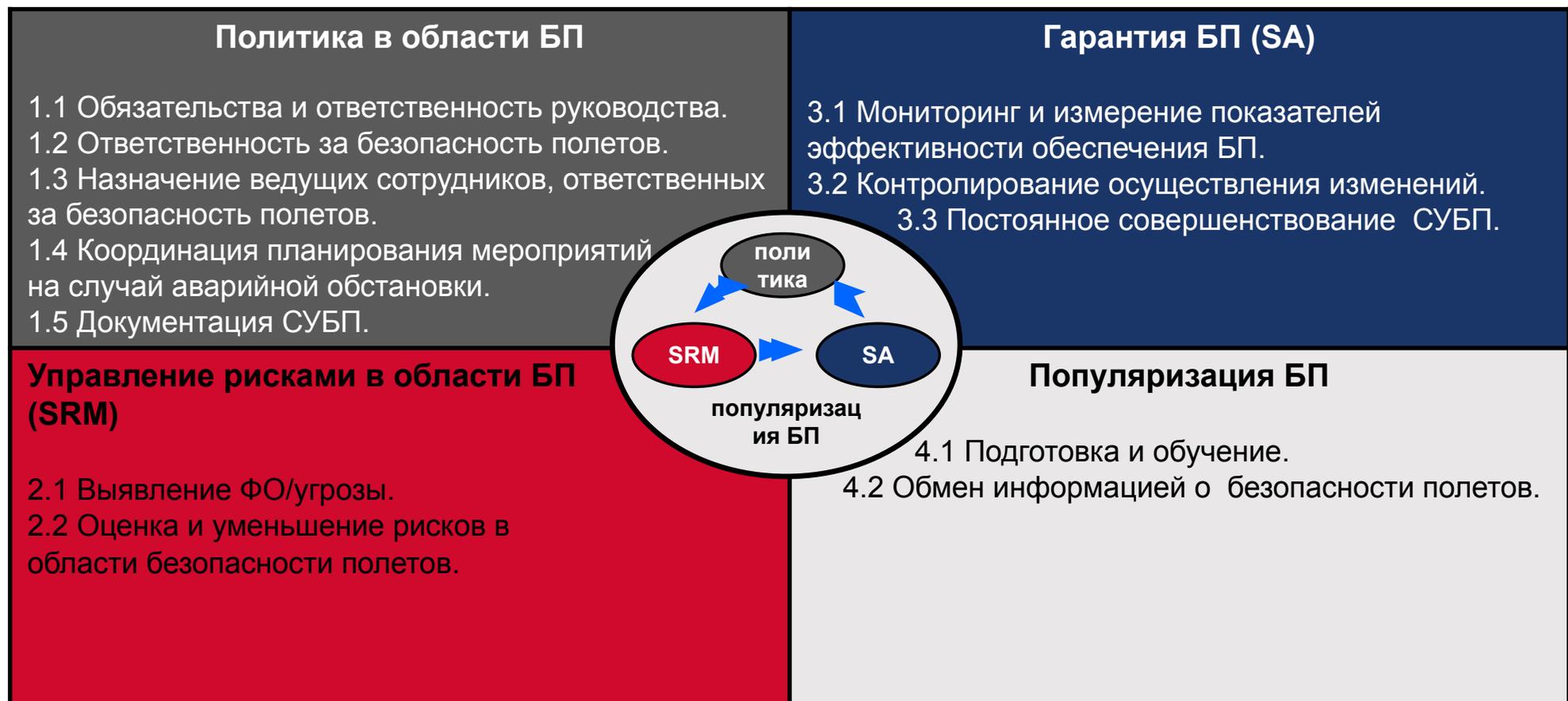
Система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры (ICAO Doc 9859).



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

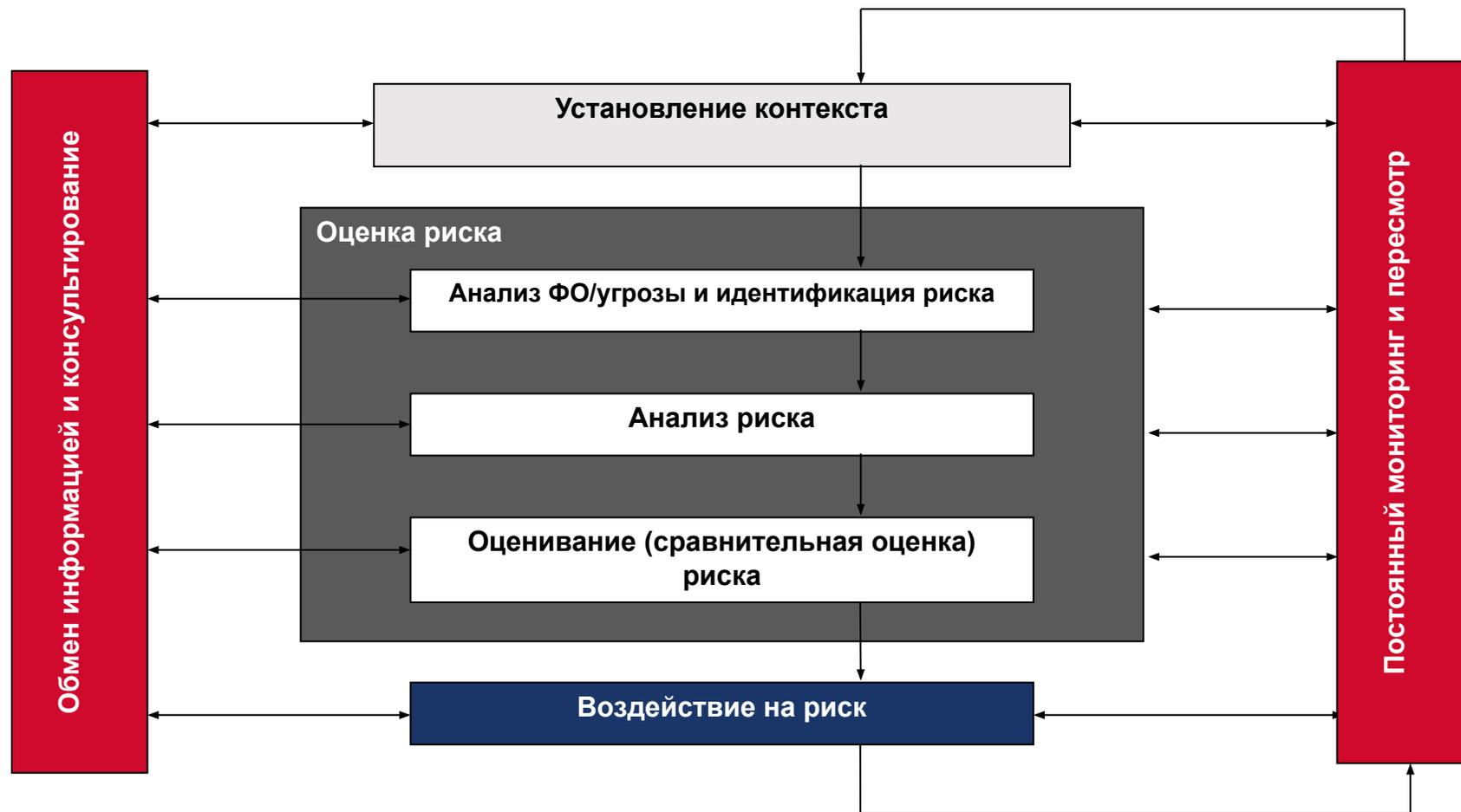
Тема 3.1 Оценка рисков

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
Обеспечение безопасности полетов на борту (САВ): ДОБ		
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

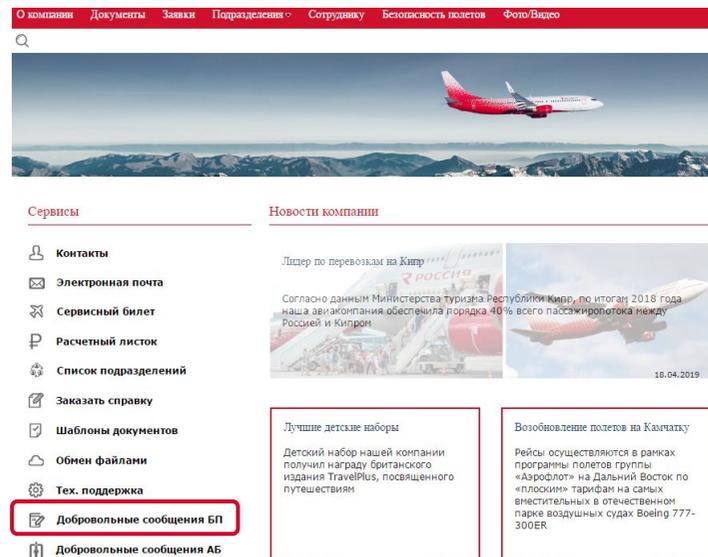
- Необходимыми условиями эффективного функционирования СДС БП являются:
 - «некарательная» производственная среда;
 - гарантия защиты конфиденциальных данных лица, подавшего сообщение, по его требованию;
 - предоставление обратной связи.
- ДС может быть предоставлено одним из следующих способов:
 - непосредственно 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 items like Аудит IOSA, Информация по безопасности полетов, and others. The main content area is titled «Добровольные сообщения по БП» and contains a form with the following fields:

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"/>

At the bottom right of the form, there are two buttons: «Сохранить» and «Отмена».

Техническая поддержка

6 333 999 (1991) (круглосуточно)

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!**

