



ВНЕДРЕНИЕ СУБП В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИЙ ГА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА

Разработка и реализация

Декабрь 2021

И.О. МОРОЗОВ
.начальник ИБП

ОБУЧЕНИЕ СУБП ПЕРСОНАЛА ПОСТАВЩИКА УСЛУГ

Пути решения задач

- Как была спланирована и организована работа в аэропорту Пулково по разработке и внедрению СУБП и организации обучения персонала в данной области
- Какие возникали при этом проблемы и как они решались
- Практические вопросы подготовки программ по управлению безопасностью полетов
а также

Место и роль инспекции по безопасности полетов в разработке и обеспечении функционирования СУБП.



Урок 1

Безопасность превыше всего.

*Основная причина трудностей внедрения СУБП –
слабая культура безопасности.*

*Эффективная СУБП может быть создана при условии,
когда высшие руководители организации не только на
словах, но и на деле демонстрируют приверженность
безопасности полетов.*

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ И МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ИКАО определяет Государственную Программу обеспечения безопасности полетов (ГосПБП) как систему управления, предназначенную для государственного регулирования и администрирования вопросов обеспечения безопасности полетов (Приложение 19).

Из Распоряжения Правительства РФ от 06 мая 2008 года N 641-р о Государственной программе обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации:
п. 2. Минтрансу России при реализации в установленной сфере деятельности обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции о международной гражданской авиации, обеспечивать введение и единообразное применение на территории Российской Федерации требований в сфере безопасности полетов, предусмотренных стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.

КОНВЕНЦИЯ ИКАО И ПРИЛОЖЕНИЕ 19

Стандарт. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.





Статья 24_1. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов

1. Реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации

в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

2. Правительство Российской Федерации в рамках обеспечения реализации государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов устанавливает порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами - разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов, образовательными организациями и организациями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских воздушных судов, операторами сертифицированных аэродромов гражданской авиации в отношении воздушных судов, разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, образовательными учреждениями.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

18.11.2014 вышло Постановление Правительства
Российской Федерации № 1215

«О порядке 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»



Государственная система управления безопасностью полетов - совокупность осуществляемых на государственном уровне мероприятий по выявлению потенциальных и фактических факторов опасности, по оценке риска их проявления, по разработке и принятию корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов, по оценке эффективности мер по управлению безопасностью полетов гражданских воздушных судов.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

18 августа 2015 г.

П Р И К А З
МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№ 246
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 39163
от 17 сентября 2015 г.

Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, осуществляющим осуществлению воздушных перевозок, осуществляющих юридические лица, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки»

В соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607; № 45, ст. 4377; 2005, № 1 (ч.1), ст. 25; № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290; 2007, № 27, ст. 3213; № 46, ст. 5554; № 49, ст. 6244, 6245; 2008, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901; № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30, ст. 6733; № 50, ст. 7351; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4254; 2013, № 23, ст. 2882; № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830, 1836; № 30 (ч. 1), ст. 4254; № 42, ст. 5615; 2015, № 27, ст. 3957; «Российская газета», 2015, № 153, № 154, № 156) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, осуществляющим осуществлению воздушных перевозок, осуществляющим юридические лица, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки».
2. Признать утратившими силу: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 4 февраля 2003 г. № 11 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, осуществляющим осуществлению воздушных перевозок, осуществляющим юридические лица, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки»».

25 сентября 2015 г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З
МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№ 206
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 39457
от 26 октября 2015 г.

Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, осуществляющим осуществлению воздушных перевозок, осуществляющим юридические лица, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки»

В соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607; № 45, ст. 4377; 2005, № 1 (ч.1), ст. 25; № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290; 2007, № 27, ст. 3213; № 46, ст. 5554; № 49, ст. 6244, 6245; 2008, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901; № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30, ст. 6733; № 50, ст. 7351; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4254; 2013, № 23, ст. 2882; № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830, 1836; № 30 (ч. 1), ст. 4254; № 42, ст. 5615; 2015, № 27, ст. 3957; «Российская газета», 2015, № 153, № 154, № 156) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, осуществляющим осуществлению воздушных перевозок, осуществляющим юридические лица, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки».
2. Признать утратившими силу: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 7 сентября 2007 г. № 11 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, осуществляющим осуществлению воздушных перевозок, осуществляющим юридические лица, осуществляющие воздушные перевозки, осуществляющие воздушные перевозки»».

НУЖНА ЛИ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Системы управления безопасностью действуют в различных отраслях промышленности, транспорта во всем мире. Разработка и внедрение таких систем продиктованы жизненной необходимостью.

Так, анализ аварийности мирового судоходства показывает, что почти 80% аварийных случаев связаны с «человеческим фактором», т. е. с ошибками, нарушениями норм и правил со стороны лиц судового экипажа.

Безопасность полетов всегда была преобладающим фактором и в авиационной деятельности. Во исполнение рекомендации конференции руководителей гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (Монреаль, 2006 г.) и Конференции высокого уровня по безопасности полетов (Монреаль, 2010 г.) было разработано Приложение 19 к Конвенции ИКАО – *Управление безопасностью полетов.*



СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД И ЦЕЛИ СУБП

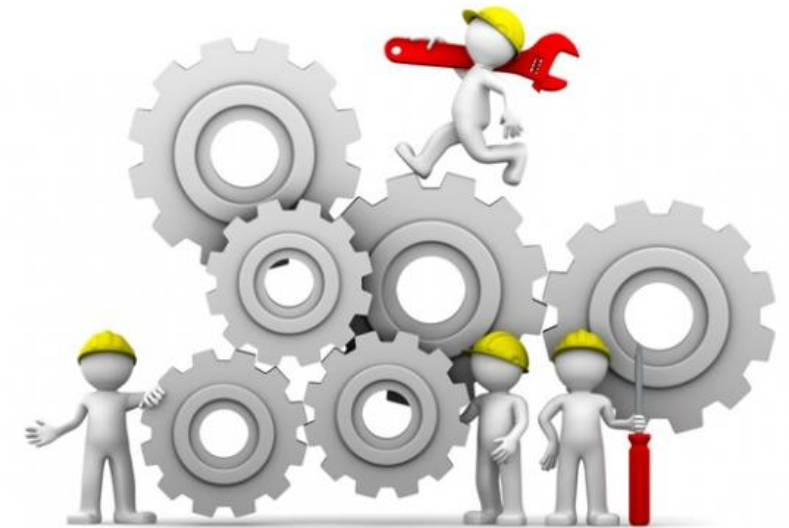
Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая

- необходимую организационную структуру,
 - иерархию ответственности,
- руководящие принципы и процедуры.

(Приложение 19)

Цели СУБП как административного инструмента для руководства поставщика услуг следует ориентировать на:

- Идентификацию опасностей;
- Обеспечение реализации восстановительных мероприятий, необходимых для поддержания согласованных показателей безопасности полетов;
- Обеспечение непрерывного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;
- Постоянное улучшение общих показателей результативности СУБП, а, следовательно, и деятельности поставщика услуг.



НЕСКОЛЬКО ПРИЧИН ВНЕДРИТЬ СУБП

- СУБП не есть что-то новое. В других крупных отраслях промышленности СУБ работает десятилетиями, и у них даже мысли не возникает вернуться к «тем старым временам», когда СУБ не было, так как налицо огромные положительные результаты.
- С точки зрения чистого бизнеса нет причин задерживать улучшение эффективности работы и уменьшение рисков для безопасности. Внедрение СУБП требует расходов, но они абсолютно точно ниже, чем расходы от повреждения воздушного судна буксировщиком.
- СУБП стала стандартом ИКАО с ноября 2010, многие государства также предпринимали значительные усилия, чтобы наличие СУБП стало обязательным в гражданской авиации к этим же срокам. СУБП должна стоять в вашей повестке дня, потому что надлежащее планирование, тщательное отслеживание работ, равномерное распределение усилий предпочтительнее авральных работ в последнюю минуту.
- СУБП не является экспериментальным проектом. Инструктивные материалы и опыт разработки эффективной СУБП аэропорта - к вашим услугам.
- СУБП помогает минимизировать травматизм и потери имущества, а также снизить расходы вашей организации.



ОБУЧЕНИЕ СУБП – НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП

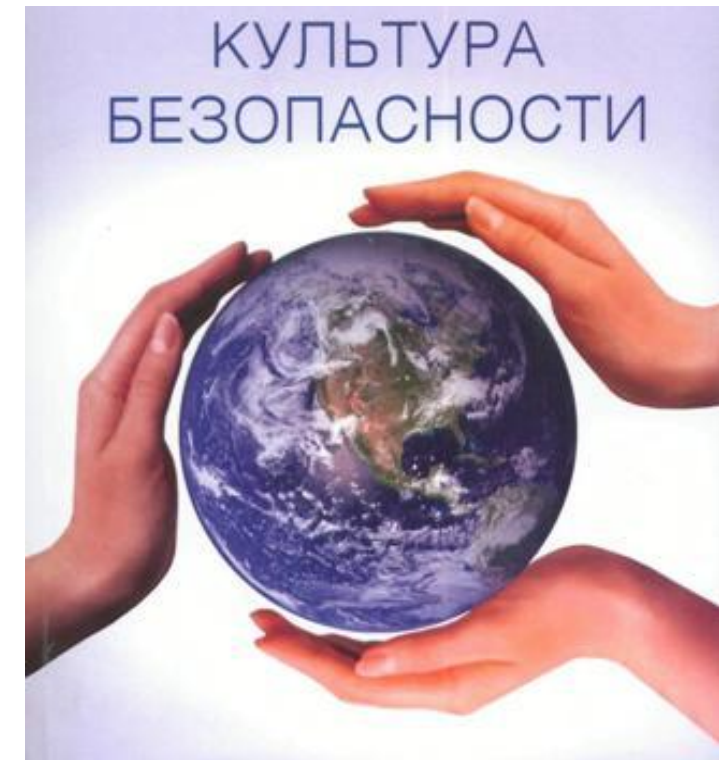
Формирование культуры безопасности

Позитивная культура в области обеспечения безопасности полетов характеризуется ценностями, отношениями и поведением, соответствующим деятельности Организации по обеспечению безопасности полетов.

Эта цель достигается путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью *обучения и подготовки персонала*, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации.

Культура безопасности формируется руководством Организации, руководителями служб и подразделений.

Действия руководства должны подтверждать безусловный приоритет безопасности.



ЗАДАЧА НАДЛЕЖАЩЕГО ОБУЧЕНИЯ ПЕРСОНАЛА

Общая цель

Формирование в организации культуры безопасности полетов неразрывно связано с эффективным осуществлением программы подготовки в области управления безопасностью полетов

Все руководители служб должны нести ответственность за разработку программ подготовки персонала

Руководители всех уровней несут ответственность за постоянное совершенствование программ подготовки с учетом изменений в политике организации, ее целях и задачах

Обучение должно обеспечить надлежащую подготовку и компетентность персонала для выполнения им своих обязанностей в соответствии с СУБП

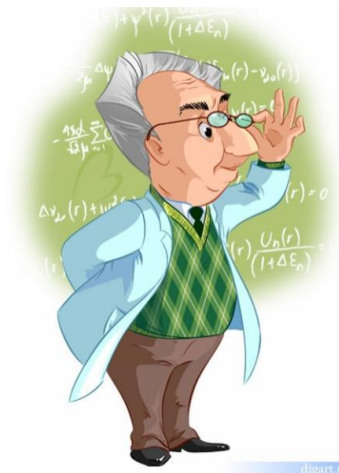
Обучение должно быть направлено на формирование позитивной культуры безопасности, формирование профессиональной готовности к практическому применению современных методов управления безопасностью полетов



ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОБУЧЕНИЯ

Примеры уровней подготовки по вопросам управления безопасностью полетов

Сотрудники инспекции по безопасности полетов проходили индивидуальное обучение по разработанным начальником ИБП программам, каждая из которых соответствовала обязанностям в области управления безопасностью полетов конкретного сотрудника ИБП.



Стажировочный лист инженер-инспектор

1. Теоретическая подготовка

1.1 Самостоятельное изучение документов		
документ	дата изучения	подпись стажера
Приложение 19 ИКАО Управление безопасностью полетов		
Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215		
Док. 9859 ИКАО Руководство по управлению безопасностью полетов		
1.2 Темы занятий с руководителем стажировки		
тема	время, мин	дата и подпись руководителя
РУБП ВВСС. Обзор Руководства	20	
Политика в области безопасности полетов	5	
Выявление опасностей, сбор и анализ данных, оценка рисков	20	
Показатели эффективности обеспечения БП	10	
Программа регулирования дикой природы	20	
Программа FOD	10	
Система добровольных сообщений	5	
Инспектирование производственной деятельности	10	
Расследование событий, связанных с БП	10	
Разработка профилактических мероприятий по БП	10	
Принципы проведения аудиторских проверок	5	
Контролирование осуществления изменений	5	
Популяризация безопасности полетов	10	

2 Практическая стажировка

тема	время, мин	дата и подпись руководителя
Содержание и порядок заполнения отчетных документов	15	
Работа с Базой данных	15	

Результаты собеседования _____

Рекомендации _____

Начальник инспекции _____

ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОБУЧЕНИЯ

Примеры уровней подготовки по вопросам управления безопасностью полетов



Программы подготовки персонала подразделений в области СУБП готовились с учетом Приложения 19 ИКАО:

- "поставщик обслуживания разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП" и
- "рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП".

Для разработки программ ИБП обеспечила надлежащую информацию, относящуюся к конкретным проблемам организации, связанным с безопасностью полетов.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОБУЧЕНИЯ

Обучение руководящего среднего и высшего звена организации

Авторизованное авиационными властями учебное заведение:

- укрепить уверенность собственных сотрудников в понимании того, что у нас СУБП занимаются люди с надлежащей подготовкой
- показать авиационным властям и потребителям наших услуг, что к вопросам обеспечения безопасности полетов мы подходим в соответствии с национальными требованиями и международными стандартами.

Требовались сотрудники, подготовленные и квалифицированные для выполнения своих обязанностей в рамках СУБП, независимо от их положения в организации.

Наличие таких сотрудников, кроме прочего, является показателем приверженности руководства принципам эффективной СУБП.



Собственный АУЦ обеспечит надлежащую подготовку персонала по вопросам СУБП.

Важнейшее преимущество создания АУЦ на базе действующего аэропорта в том, что преподаватели непосредственно и постоянно работают на производстве и используют свой практический опыт в процессе обучения, чего зачастую не хватает представителям академической науки.

Ряд других преимуществ:

- обучать собственный персонал по необходимым направлениям
- не платить сторонним организациям за обучение наших специалистов
- собственные преподаватели - практики, основная работа которых это операционная деятельность аэропорта
- обеспечивается качество обучения, поскольку завтра твои обучаемые выйдут с тобой в смену и работать будут так, как ты их научил
- возможность живого обмена информацией с сотрудниками других организаций гражданской авиации и специалистами уполномоченных органов, проходящими обучение в АУЦ
- предложить рынку свои услуги по обучению.

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ АУЦ

Качественно новый уровень обучения



3 октября 2017 года заработал наш АУЦ.

Обучение вопросам СУБП ведут преподаватели из числа сотрудников Инспекции по безопасности полетов по одобренным Росавиацией программам

- Повышения квалификации для руководящего состава и специалистов поставщиков услуг по Системе управления безопасностью полетов и
- Повышения квалификации государственных гражданских служащих, осуществляющих деятельность в системе управления и контроля безопасности полетов аэропорта.

УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ ПРОГРАММ

Единство требований



Требования к СУБП едины для всех заинтересованных сторон:

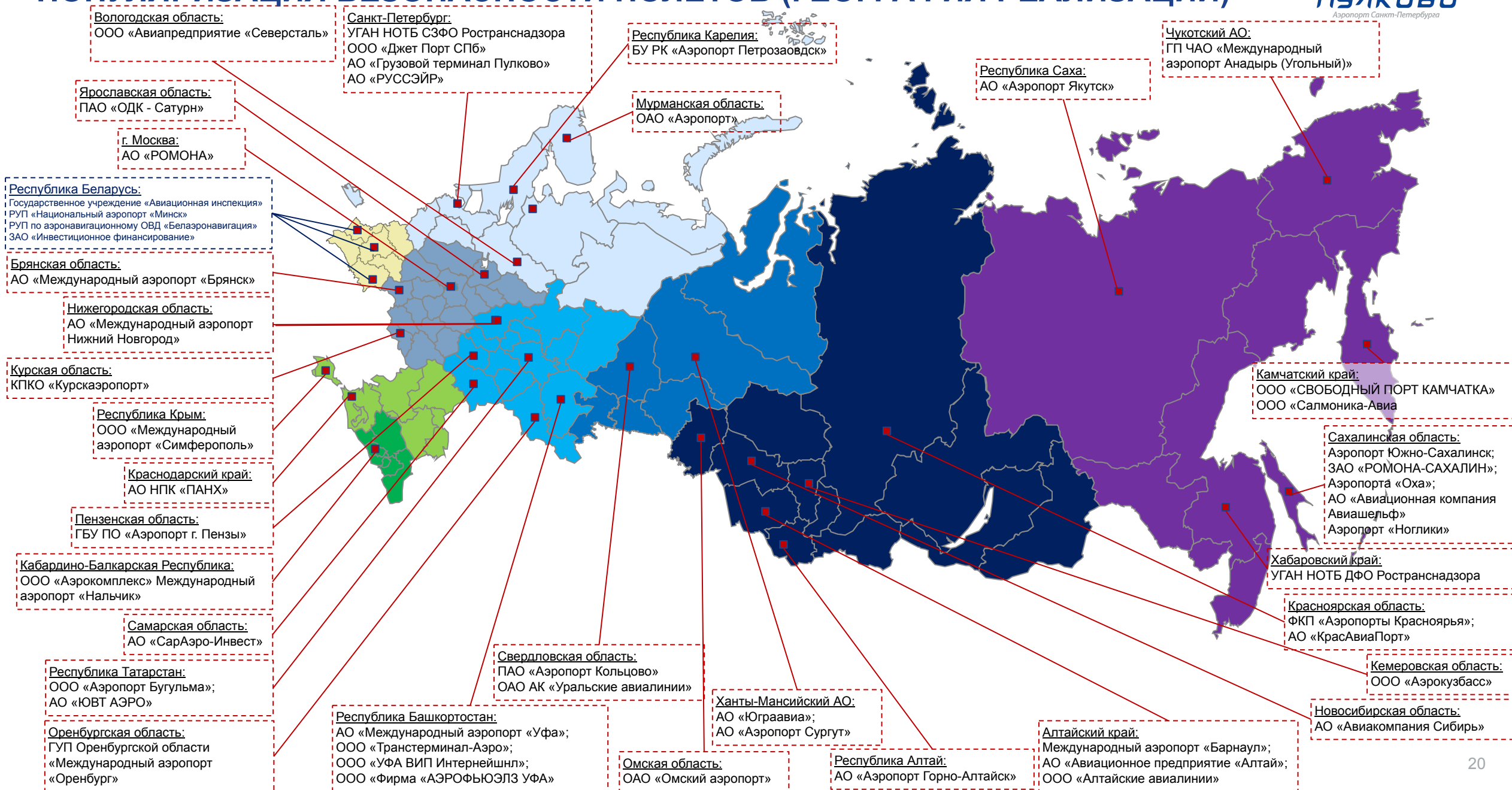
- ✓ Постановление Правительства РФ от 18 ноября 1014 №1215
- ✓ Приложение 19 ИКАО
- ✓ Документ ИКАО 9859

В программах учтены

- Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (SARPs)
- Национальные требования (ПП 1215, ФАПы 128, 246, 286, 293)
- Передовая практика и нормативные документы авиационных администраций Великобритании, Дании, Канады, Новой Зеландии, Саудовской Аравии, США, Южной Кореи и ряда других государств
- Материалы EASA и Евроконтроля
- Практика внедрения и развития СУБП более десятка аэропортов мира
- Международные методики и рекомендации в области СУБП (ARMS -Aviation Risk Management Solutions), ECAST (European Commercial Aviation Safety Team) и др.)

¹ Сноска

ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ (ГЕОГРАФИЯ РЕАЛИЗАЦИИ)

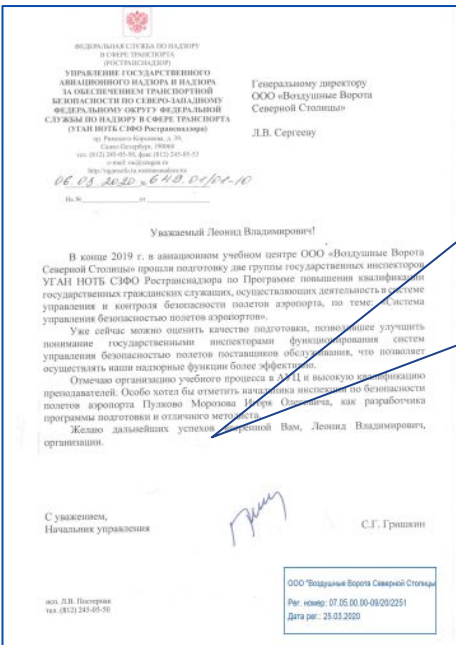


КАЧЕСТВО ОБУЧЕНИЯ СУБП В АУЦ



Высокая оценка организации учебного процесса в АУЦ и качества разработанных начальником Инспекции по безопасности полётов программ обучения по СУБП подтверждается письмом начальника УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора от 06.03.2020 №649.01/01-10.

Оценка внутренних слушателей по анкетам подтверждает ясность, доступность изложенного материала, применимость полученных знаний, актуальность тем, а также насыщенность международной и национальной практикой управления безопасностью полётов.



УГАН НОТБ СЗФО:

Уже сейчас можно оценить качество подготовки, позволившее улучшить понимание государственными инспекторами функционирования систем управления безопасностью полётов поставщиков обслуживания, что позволяет осуществлять наши надзорные функции более эффективно. Отмечаю организацию учебного процесса в АУЦ и высокую квалификацию преподавателей. Особо хотел бы отметить начальника инспекции по безопасности полётов аэропорта Пулково Морозова Игоря Олеговича, как разработчика программы подготовки и отличного методиста.



Аэропорт Горно-Алтайск:

Хочется отметить высокое качество преподавания занятий вашим преподавателем Морозовым И.О., который очень грамотно, с анализом как положительных, так и отрицательных примеров применения СУБП в отечественных и зарубежных аэропортах, изложил учебный материал.



АО «Авиационная компания «Авиашельф»:

Слушатели, прошедшие обучение, высоко оценили полученные теоретические знания и рекомендации СУБП на практике, отметив при этом системность изложения материала преподавателем И.О. Морозовым и его высокий профессионализм как преподавателя и специалиста в области управления безопасностью полётов.

Международный аэропорт «Нальчик»

Хочется отметить высокий профессионализм преподавателя Морозова И.О., который умеет исключительно грамотно анализировать потребности авиапредприятий и предлагать оптимальные варианты эффективного обучения слушателей.



ВНУТРЕННЯЯ ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

Очередной этап упорядочения подготовки сотрудников по вопросам СУБП

Главная цель - обеспечение компетентности сотрудников

Определить подходящую методику проведения подготовки

Кто должен пройти подготовку и насколько углубленной она должна быть

Три категории лиц, которые в определенном для них объеме будут обучаться вопросам СУБП:

- вновь принимаемые на работу сотрудники
- сотрудники, связанные с обеспечением безопасности полетов, а потому имеющие определенные обязанности в области СУБП
- руководящий состав организации (среднее и высшее звенья)

ВНУТРЕННЯЯ ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

Вновь принимаемые на работу сотрудники

Все принимаемые на работу лица проходят начальную подготовку в области обеспечения безопасности полетов. Она должна касаться, как минимум, следующих вопросов:

- а) политики и целей Организации в области обеспечения безопасности полетов
- б) обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов
- в) основных принципов SRM (управления ресурсами безопасности)
- г) систем представления данных о безопасности полетов
- д) процессов и процедур Организации, связанных с СУБП
- е) человеческого фактора



ВНУТРЕННЯЯ ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

Сотрудники, связанные с обеспечением безопасности полетов

Внутренняя подготовка персонала по вопросам безопасности полетов проводится с учетом роли и задач каждого сотрудника в СУБП Организации.

- Объем подготовки установить не более чем 6 часов в рамках технической учебы к ОЗП/ВЛП.
- Ответственность за разработку программы подготовки и организацию обучения персонала в области управления безопасностью полетов несет руководство соответствующих подразделений Организации.

Содержание программы:

- Политика Организации в области обеспечения безопасности полетов
- Общая концепция причинности авиационных событий
- Каналы представления данных и распространения информации о безопасности полетов
- Анализ состояния безопасности полетов в ближайшем отчетном периоде

Сведения о результатах подготовки хранятся в соответствующих подразделениях до завершения следующего цикла подготовки.

ПОДГОТОВКА РУКОВОДЯЩЕГО СОСТАВА

Внутренние и внешние ресурсы

Обучение руководящего состава в области управления безопасностью полетов проводится только в сертифицированном авиационном учебном центре по одобренной Росавиацией программе



Порядок организации подготовки персонала в области СУБП был закреплен приказом генерального директора «О подготовке работников Общества по системе управления безопасностью полётов» (16.04.2019 №250)

1 Сноска

Источник: Источник

ЗАКРЕПЛЕННЫЙ ПОРЯДОК ОБУЧЕНИЯ СУБП

Профессиональный подход

Цели приказа:

- Обеспечение надлежащей подготовки и компетентности работников для выполнения своих должностных обязанностей в соответствии с системой управления безопасностью полётов
- Формирование позитивной культуры безопасности и профессиональной готовности к практическому применению современных методов управления безопасностью полётов

Основания к приказу:

- ❖ приказ Минтранса России от 25 сентября 2015 года №286 Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям Федеральных авиационных правил»
- ❖ приказ Минтранса России от 31 июля 2009 года №128 Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»
- ❖ Руководство по управлению безопасностью полётов ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы».

ЗАКРЕПЛЕННЫЙ ПОРЯДОК ОБУЧЕНИЯ СУБП

Требования и условия их реализации

Вводный инструктаж по СУБП проводят сотрудники организационно-аналитической группы ИБП Общества

Руководящий состав подразделений, задействованных в сфере обеспечения безопасности полётов (Приложение 1 к приказу), обязан

- Организовать обучение всех своих подчиненных по разработанным в подразделениях внутренним программам по СУБП, согласованным с начальником инспекции по безопасности полётов
- Осуществлять допуск всех работников к самостоятельной работе после прохождения соответствующей программы СУБП
- Назначение работника исполняющим обязанности по той или иной руководящей должности от начальника смены и выше допускать в том случае, если соответствующий работник прошел подготовку в авиационном учебном центре Общества по программе СУБП для лиц руководящего состава
- От начальников смен и выше - пройти обучение в лицензированном учебном центре по программе СУБП
- Продление пропусков работникам подразделений Общества, указанных в приложении №1, осуществлять только после прохождения ими обучения по программе СУБП
- Периодичность обучения по программам СУБП – 1 раз в 36 мес

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Перечень должностей руководящего состава и подчинённых им подразделений, задействованных в сфере обеспечения безопасности полётов и функционирования СУБП

1. Главный операционный директор:
 - 1.1 Директор по транспорту и эксплуатации аэродрома:
 - 1.1.1 Служба ремонта и технического обслуживания;
 - 1.1.2 Аэродромная служба;
 - 1.1.3 Технологическая служба;
 - 1.1.4 Группа технического контроля.
 - 1.2 Директор по обслуживанию воздушных судов:
 - 1.2.1 Служба перронного обслуживания;
 - 1.2.2 Служба бытового обслуживания воздушных судов;
 - 1.2.3 Служба обработки багажа.
 - 1.3 Директор центра оперативного управления аэропорта:
 - 1.3.1 Служба оперативного обеспечения движения на перроне;
 - 1.3.2 Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов;
 - 1.3.3 Группа авиационной орнитологии.
 - 1.4 Служба пассажирских перевозок.
2. Заместитель генерального директора по АБ и режиму:
 - 2.1 Директор по авиационной безопасности:
 - 2.1.1 Служба перронного контроля;
 - 2.1.2 Служба охраны аэропорта;
 - 2.1.3 Служба досмотра.
3. Директор по эксплуатации:
 - 3.1 Служба электросветотехнического обеспечения полётов.

ДАЛЬНЕЙШАЯ ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ СУБП

Обмен информацией о безопасности полетов

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ

БУДЬ ОСТОРОЖЕН ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ВС!

Повреждения влекут большие расходы на восстановление техники

Только цены на запчасти



ИБП Тел. дежурного инспектора
+7 921 858 5993

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ №7

24 ноября 2016 года, а/п London City, UK

14 сентября 2018 года, а/п Пулково, РФ

Dassault Falcon 7X (VQ-B50), выполнявший частный пассажирский рейс из Роттердама в Лондон-Сити, рулил в назначенное место стоянки после посадки, когда, следуя инструкциям по маршалингу, его правая законцовка крыла (WINGLET) столкнулась с носом другого самолета, установленного на соседней стоянке. Был причинен значительный ущерб обтекателю и радиолокационной антенне стоящего ВС. Winglet движущегося ВС получил повреждения лакокрасочного покрытия.



Аналогичный случай произошел у нас в аэропорту «Пулково». Boeing 737-500 ВР-ВР АК «Победа» после посадки двигался в сторону МС №140, предназначенную для его обслуживания. На соседних стоянках также выполнялись работы. Заруливание на стоянку выполнялось по указаниям встречающего. Однако, ВС левой законцовкой крыла столкнулось с пожарным автомобилем, участвующим в обслуживании рядом стоящего рейса. Winglet ВС получил значительные повреждения. На пожарном автомобиле повреждены 4 пена напорно-всасывающих рукавов.



В ходе расследования установлено, что маршал, указав на левый резкий поворот не обратил внимание, как в тот момент его коллега подал сигнал «СТОП». Из доклада следует, что сигнал «СТОП» также был подан неверно.

Все сотрудники наземного обслуживания прошли обучение. Было отмечено, что перрон, на котором произошло столкновение, был «относительно небольшим» и не имел наземной разметки для стоянки или руления.

Особое внимание следует обратить на эффект «роста крыла» во время поворотов, особенно там, где поворот находится вблизи препятствия «Рост крыла» - это когда из-за стреловидных крыльев многих типов самолетов крылья «растут» в длину во время резких поворотов.



Инспекция по безопасности полётов обращает внимание на:

- неукоснительное выполнение требований инструкций по подготовке стоянки для приёма ВС;

- правильную и своевременную подачу сигналов при выполнении маршалинга;

- эффект «роста крыла» во время поворотов ВС

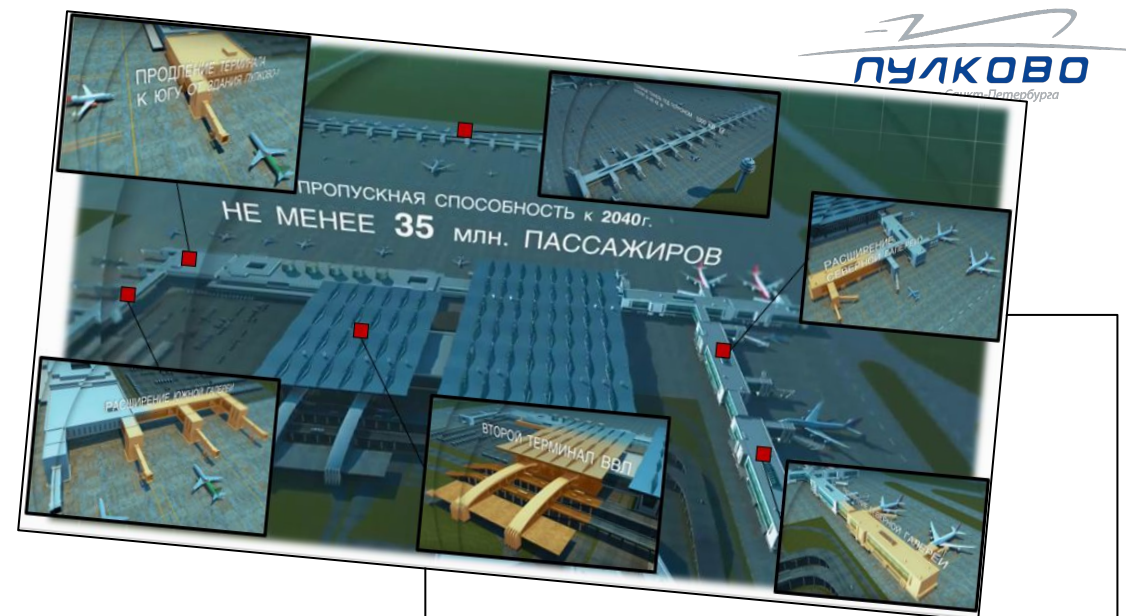
ДАЛЬНЕЙШАЯ ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ СУБП

Методические материалы

- Методические рекомендации «Оценка влияния проекта на безопасность полетов».
 - Для руководителей и специалистов, привлекаемых для разработки проектов по структурной реорганизации, разработке или изменению операционных процедур, реорганизации развития, реконструкции, ремонта инфраструктуры аэропорта.

- Методическое пособие «Человеческий фактор при обслуживании воздушных судов»
 - Для специалистов, осуществляющих подготовку персонала, задействованного в обеспечении безопасности полётов и функционировании СУБП, с целью формирования развития уровня компетентности в области человеческого фактора, профилактики ошибок и нарушений при обслуживании воздушных судов.

- Методическое пособие «Наземное обслуживание ВС и безопасность полетов»
 - Для руководителей и специалистов, занятых в обслуживании ВС. Предлагаются методы выполнения работ с учетом собственных конкретных ограничений в целях обеспечения безопасности полётов.



СТАТУС СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

The navy exists and much does not happen.

W. Churchill



СУБП существует, и многое не происходит

Следующий усвоенный урок

Мы установили, что в рамках СУБП необходимо регулировать такие важные направления, как:

Управление живой природой и Предотвращение FOD.

- ❖ Программа контроля дикой природы (ICAO Doc. 9137 part 3)
- ❖ Программа предотвращения повреждений ВС посторонними предметами (IATA Airport Handling Manual)



Следующий усвоенный урок

Необходим проактивный подход.

В 2010 наше воздушное законодательство не предполагало обязательное наличие СУБП в аэропортах, но мы полагали, что стандарты ИКАО в части СУБП станут в будущем требованием закона. Было решено учредить несколько Комиссий по безопасности, и одной из них стала Комиссия по безопасности на ВПП - RST.



ора LED

орган

УЛУЧШЕНИЕ СУБП

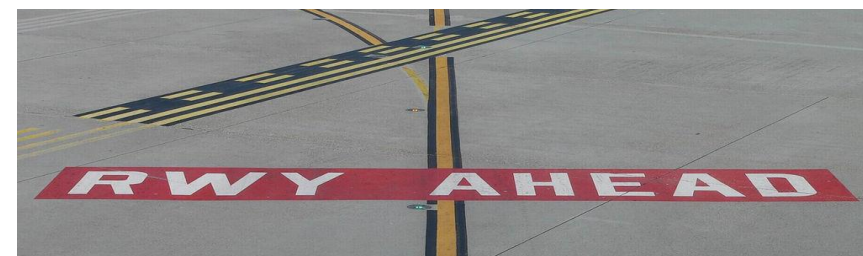
Деятельность Комиссии по безопасности на ВПП

В 2015 мы внедрили План предотвращения несанкционированных занятий ВПП. Среди прочих реализованы следующие задачи:

- Огни защиты ВПП работают постоянно.
- Огни линии «стоп» работают при любой видимости на всех местах схода с ВПП.
- Для контрастности маркировки бетонного покрытия она выполнена на черном фоне.
- Дополнительные надписи “RUNWAY AHEAD” сделаны почти всюду на пересечениях ВПП с РД.
- Связь на ВПП ведется только на установленной для данной ВПП частоте.
(для улучшения ситуативной осведомленности операторов мы разработали программу первоначального обучения английскому языку).
- Обучение водителей КЗ значительно улучшено в соответствии с ИКАО док. 9870.
- Опубликованы в АИП опасные зоны аэродрома, схемы предоставлены авиакомпаниям и организациям, работающим в порту.
- Выработана общая стратегия развития новой системы наблюдения за ТС.
- Комиссия рекомендовала закупить еще 6 снегоуборочных машин для очистки ВПП ‘за один проход’.

Комитет регулирования живой природы

Налажена работа Группы авиационной орнитологии: обеспечено соответствие национальным требованиям и SARPс ИКАО, внедрен ряд нормативных документов, новые формы и порядок отчетности. Впервые в стране разработана Программа контроля живой природы, включая методику оценки рисков.



УЛУЧШЕНИЕ СУБП

Анализ частых случаев разрывов гидрошлангов, установленных на нашем оборудовании, привел нас к мысли улучшить работу с поставщиками. В результате за год площадь загрязнений перронов в 2018 сократилась на 46% в сравнении с 2017.

Наличие СУБП дает возможность работать со страховыми компаниями по уменьшению размера страховой премии (имеется опыт морпорта Сиэтл, США).

Методология влияния проекта на безопасность полетов, разработанная ИБП, обеспечивает упорядоченный подход к планированию работ в КЗ, распределение ответственности среди участников и еще позволяет применять метод и в других областях, не связанных с безопасностью полетов.

Внедрено обязательное обучение СУБП в АУЦО (от начальников смен и выше). Разработаны и согласованы с ИБП программы внутренней подготовки по СУБП для рядового состава.

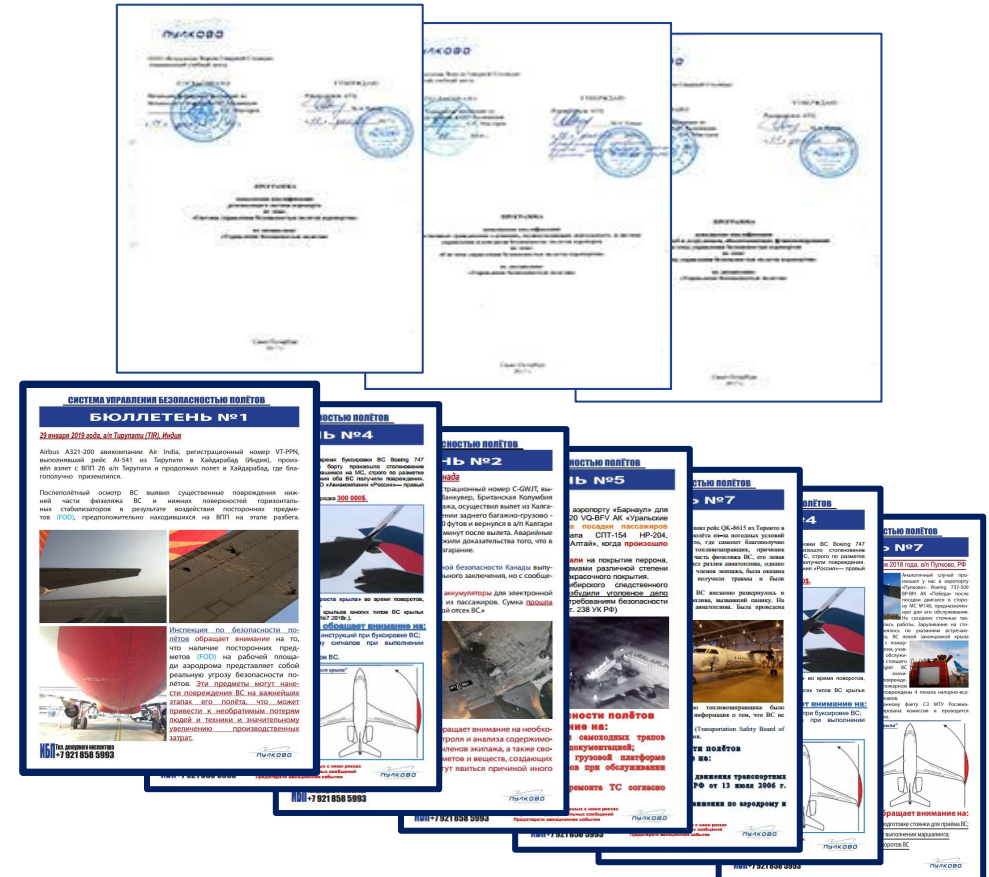
Вновь принимаемые работники проходят инструктаж по СУБП.

Мы также обеспечиваем методическую поддержку владельцам процессов в области выявления опасностей и оценки связанных с ними рисков для безопасности полетов.

Обмен информацией и пропаганда БП осуществляются ИБП посредством встреч с сотрудниками, выпуском бюллетеней по БП, через стенды по БП. Также положительную роль играет наше участие в работе Совета по безопасности полетов Управления ГА.

Источник: Источник

Вероятность риска	Серьезность риска				
	Катастрофичный	Опасный	Серьезный	Небольшой	Незначительный
Частый		5B	5C	5D	5E
Эпизодический	4A		4C	4D	4E
Отдаленный	3A	3B		3D	3E
Маловероятный	2A	2B	2C		2E
Абсолютно невероятный	1A	1B	1C	1D	



ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУБП

ИКАО док. 9859 (Руководство по УБП):

Приверженность руководства безопасности полетов демонстрируется через управление принятием решений и выделение ресурсов.

Такие решения всегда должны следовать политике по безопасности и целям для создания позитивной культуры безопасности.

Текст политики размещается на видном месте в кабинете каждого руководителя.

Постоянное увеличение эффективности безопасности возможно, если безопасность полетов станет основной ценностью в системе координат организации, приоритетом на национальном и отраслевом уровнях.



