



**Руководство по системе управления безопасности полетов
(РУБП)
АО «Академия гражданской авиации»**

Алматы 2024

Лист согласования

Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)
АО «Академия гражданской авиации»

«УТВЕРЖДАЮ»

Председатель правления – Ректор
АО «Академия гражданской авиации»
Сейдахметов Б.К.

« 05 / 04 / 2024 г.



«СОГЛАСОВАНО»

Генеральный директор филиала «Авиационная администрация Казахстана»

« 04 / 04 / 2024 г.



Согласовано:

Туреахметов Д.

Аманжолова Д.

Разработал: Сулейменов А.К.
Инспектор по безопасности полетов
АО «Академия гражданской авиации»

Содержание

Лист согласования.....	2
Лист регистрации и изменений.....	5
Перечень действующих страниц.....	5
Нормативные документы.....	6
Сокращения.....	7
Термины и определения.....	8
<u>0. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</u>	
0.1 Цели РУБП.....	10
0.2 Управление документацией.....	10
0.3 Требования к СУБП.....	10
0.4 Область применения СУБП.....	11
<u>ГЛАВА 1. ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</u>	
1.1 Цели обеспечения безопасности полетов.....	12
1.2 Обеспечение БП в Академии.....	12
1.3 Обязательства и ответственность руководства.....	12
1.3.1 Информирование по безопасности полетов.....	13
1.4 Ответственность за безопасность полетов.....	17
1.5 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.....	18
1.6 Совет по безопасности полетов Академий (СБПА).....	18
1.7 Рабочая группа по безопасности полетов (РГБП).....	21
1.8 Координация плана мероприятий на случай аварийной ситуации.....	24
1.9 Документация СУБП.....	24
<u>ГЛАВА 2. УПРАВЛЕНИЕ ФАКТОРАМИ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</u>	
2.1 Выявление опасных факторов.....	26
2.1.4 Система добровольных сообщений об опасных факторах.....	28
2.1.5 Доклады о происшествиях.....	29
2.1.6 Расследования и корректирующие действия в области обеспечения БП.....	31
2.1.7 Разработка рекомендаций и мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента.....	31
2.1.8 Сообщения персонала о факторах, угрожающих безопасности полетов.....	32
2.2 Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов.....	35
<u>ГЛАВА 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</u>	
3.1 Мониторинг и измерение показателей эффективности безопасности полетов.....	37
3.2 Аудит по безопасности полетов.....	43
3.2.1. Планирование проверок.....	44
3.3 Контроль над осуществлением изменений.....	50
3.4 Постоянное совершенствование СУБП и контроль знаний.....	52
<u>ГЛАВА 4. ПОПЛЯРИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</u>	
4.1 Подготовка и обучение.....	54
4.1.1 Подготовка и образование авиационного персонала.....	55
4.1.2 Подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава.....	55
4.1.3 Специализированная подготовка по вопросам безопасности полетов.....	55
4.1.4 Подготовка персонала по вопросам безопасности полетов.....	56
<u>Приложение № 1</u> Заключение по фактору риска, угрожающему безопасности полетов.....	58
<u>Приложение № 2</u> Форма журнала учета сообщений от персонала.....	59
<u>Приложение № 3</u> вопросы для оценки состояния культуры безопасности.....	60
<u>Приложение № 4</u> Форма добровольного сообщения о авиационных происшествиях / опасном факторе.....	63
<u>Приложение № 5</u> Форма первичного сообщения об авиационных происшествиях и инцидентов/событий.....	64
<u>Приложение № 6</u> Контакты для отправок добровольных сообщений о факторах риска в адрес инспекции по БП Академии ГА РК.....	67

<u>Приложение № 7</u> Анкета аудитора.....	68
<u>Приложение № 8</u> План аудита	69
<u>Приложение № 9</u> Акт по результатам аудита План корректирующих действий и превентивных действий.....	70
<u>Приложение № 10</u> План корректирующих действий и превентивных действий.....	71
<u>Приложение № 11</u> Чек лист по внутреннему/внешнему аудиту по безопасности полетов в аэропортах базирования ВС Академии.....	72
<u>Приложение № 12</u> Чек лист проверки по безопасности полетов.....	76
<u>Приложение № 13</u> Чек лист по безопасности полетов летного состава.....	81

Лист регистрации изменений

№ издания	№ ревизии	Дата	Изменения, № измененных страниц
1	А	23.09.2019	
	В	30.10.2020	Изменение функциональной структуры – введение СБПА и РГБП
	С	05.02.2021	Изменение должностных лиц, дополнены термины, определения и сокращения, внесены некоторые изменения и дополнения в текст
	Д	07.07.2022	Изменение Ф.И.О. должностных лиц; внесены изменения и дополнения в текст
2	А	12.03.2024	Изменение Ф.И.О. должностных лиц; внесены изменения и дополнения в текст. Изменение функциональной структуры – введение СБПА и РГБП

Перечень действующих страниц

№ стр.	№ рев.	Дата	№ стр.	№ рев.	Дата	№ стр.	№ рев.	Дата
1	2А	10.03.2024	31	2А	10.03.2024	61	2А	10.03.2024
2	2А	10.03.2024	32	2А	10.03.2024	62	2А	10.03.2024
3	2А	10.03.2024	33	2А	10.03.2024	63	2А	10.03.2024
4	2А	10.03.2024	34	2А	10.03.2024	64	2А	10.03.2024
5	2А	10.03.2024	35	2А	10.03.2024	65	2А	10.03.2024
6	2А	10.03.2024	36	2А	10.03.2024	66	2А	10.03.2024
7	2А	10.03.2024	37	2А	10.03.2024	67	2А	10.03.2024
8	2А	10.03.2024	38	2А	10.03.2024	68	2А	10.03.2024
9	2А	10.03.2024	39	2А	10.03.2024	69	2А	10.03.2024
10	2А	10.03.2024	40	2А	10.03.2024	70	2А	10.03.2024
11	2А	10.03.2024	41	2А	10.03.2024	71	2А	10.03.2024
12	2А	10.03.2024	42	2А	10.03.2024	72	2А	10.03.2024
13	2А	10.03.2024	43	2А	10.03.2024	73	2А	10.03.2024
14	2А	10.03.2024	44	2А	10.03.2024	74	2А	10.03.2024
15	2А	10.03.2024	45	2А	10.03.2024	75	2А	10.03.2024
16	2А	10.03.2024	46	2А	10.03.2024	76	2А	10.03.2024
17	2А	10.03.2024	47	2А	10.03.2024	77	2А	10.03.2024
18	2А	10.03.2024	48	2А	10.03.2024	78	2А	10.03.2024
19	2А	10.03.2024	49	2А	10.03.2024	79	2А	10.03.2024
20	2А	10.03.2024	50	2А	10.03.2024	80	2А	10.03.2024
21	2А	10.03.2024	51	2А	10.03.2024	81	2А	10.03.2024
22	2А	10.03.2024	52	2А	10.03.2024	82	2А	10.03.2024
23	2А	10.03.2024	53	2А	10.03.2024	83	2А	10.03.2024
24	2А	10.03.2024	54	2А	10.03.2024	84	2А	10.03.2024
25	2А	10.03.2024	55	2А	10.03.2024	85	2А	10.03.2024
26	2А	10.03.2024	56	2А	10.03.2024	86	2А	10.03.2024
27	2А	10.03.2024	57	2А	10.03.2024	87	2А	10.03.2024
28	2А	10.03.2024	58	2А	10.03.2024	88	2А	10.03.2024
29	2А	10.03.2024	59	2А	10.03.2024			
30	2А	10.03.2024	60	2А	10.03.2024			

Нормативные документы

Название документа	Дата выпуска
ЗРК «Об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации»	от 15/07/2010 г. №339-IV
ЗРК «Об образовании»	от 27/07/2007 г. №319-III
Устав АО «Академия гражданской авиации»	
Правила внутреннего распорядка АО "Академия гражданской авиации"	
Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)	Док 9859 ИКАО, издание 4, 2018
Программа по безопасности полетов в сфере ГА	ПП РК от 11/03/2016 г. №136
приказ МТик РК Типовая инструкция по управлению БП эксплуатантов гражданских ВС, в аэропортах, при обслуживании ВС	от 28/03/2011 г. №173
Приложение 19 к Конвенции ИКАО «Управление БП»	
Приказ МИИР РК от 27/07/2017 г. №505	Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27/07/2017 г. №505
Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан	
Правил профессиональной подготовки авиационного персонала	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24/02/2015 г. №159
Правила производства полетов в ГА РК	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28/07/2017 №509
Руководство по подготовке персонала и процедурам	AGAM-19-01
Руководство по качеству	AGAD-02-01

Сокращения

ICAO	International Civil Aviation Organization / Международная Организация Гражданской Авиации
МТ	Министерство транспорта Республики Казахстан /
ДРАПИ	Департамент по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
КГА	Комитет Гражданской авиации
ААК	Авиационная администрация Республики Казахстан
АГА	Академия Гражданской авиации
АП	Авиационный персонал
АУК	Авиационный учебный комплекс
ЛТЦ	Летно-тренажерный центр
БиОТ	Безопасность и охрана труда
БП	Безопасность полетов
ИБП	Инспектор по БП
СУБП	Система управления БП
РУБП	Руководство по управлению БП
СДС	Система добровольных сообщений
РППиП	Руководство по подготовке персонала и процедурам
РПК	Руководство по качеству
ВС	Воздушное судно
НД	Нормативный документ
СБПА	Совет по БП Академии
РГБП	Рабочая группа по Безопасности полетов
ТО	Техническое обслуживание
ТОиР	Техническое обслуживание и ремонт
УТП	Учебно-тренировочные полеты
ПВП	Правила визуальных полетов
ППП	Правила полетов по приборам
УТП	Учебно-тренировочные полеты
СМК	Система менеджмента качества
KPI	Key Performance Indicators
SPI	Safety performance Indicator
SAG	Safety Action Group
SPI	Safety Performance Indicators
АТЦ	EASA CAO center

Термины и определения

Безопасность полетов - состояние авиационной системы или организации, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации ВС или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Показатели безопасности полетов - являются мерой результатов, достигнутых авиационной организацией или сектором отрасли в сфере обеспечения БП. Показатели безопасности должны легко измеряться и быть связаны с основными компонентами государственной программы обеспечения БП или системы СУБП эксплуатанта /поставщика обслуживания.

Ретроактивный подход - означает, что принят подход, при котором основной акцент делается путем принятия мер полученных при расследовании происшествий и подлежащих уведомлению инцидентов.

Проверка- систематический и объективный анализ авиационной системы с целью проверки выполнения положений нормативных документов, правил и обоснованной практике обеспечения БП авиации или их соблюдения.

Программа по БП - единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение БП.

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

Проактивный подход- означает, что принят подход, при котором основной акцент делается на принятии мер по уменьшению риска, прежде чем произойдет какое-либо опасное событие и окажет неблагоприятное влияние на состояние БП.

Риск – возможность телесных повреждений персонала, повреждения оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнять предписываемую функцию, измеряемая с точки зрения вероятности и тяжести.

Система управления безопасностью полетов (СУБП) - системный подход к управлению БП, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры. Системный подход означает, что меры по управлению безопасностью будут осуществляться по заранее составленному плану и последовательно применяться во всей организации.

Степень вероятности возникновения того или иного события:

а) **Маловероятное событие** - отказы, относящиеся к категории «маловероятных», включают единичные случаи, а также факторы риска, которым подвергаются очень редко, либо ситуации, когда соответствующая выборка невелика. Сложность обстоятельств, необходимых для создания аварийной ситуации, может быть такова, что повторное возникновение такой последовательности событий оказывается маловероятным;

б) **Возможное событие** - отказы, которые “могут произойти”, обусловлены опасными факторами с обоснованной долей вероятности того, что при аналогичных условиях труда можно ожидать аналогичных действий человека или что такие же материальные дефекты существуют в других частях системы;

с) **Вероятное событие**- такие случаи отражают модель (или потенциальную модель) отказов оборудования, которые еще не устранены. С учетом конструкции или технического обслуживания оборудования, его прочности при известных эксплуатационных условиях и т. д. его дальнейшая эксплуатация, вероятно, приведет к отказу. Аналогичным образом, на основе эмпирических данных по некоторым аспектам характеристик работоспособности человека можно с определенной уверенностью ожидать, что нормальные люди, действуя в аналогичных рабочих условиях, скорее всего, совершат те же ошибки либо достигнут того же нежелательного результата.

Угроза – состояние, объект или деятельность потенциально являющиеся причиной телесных повреждений персонала, повреждений оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнять предписываемую функцию.

Уровни риска

Приемлемый - означает, что никаких дальнейших действий не требуется (за исключением случаев, когда уровень риска можно дополнительно снизить с малыми затратами или усилиями);

Нежелательный (или допустимый) - означает, что связанные с этим риском лица готовы смириться с ним в целях получения определенных выгод при условии, что предпринимаются все меры по его уменьшению;

Неприемлемый - означает, что осуществление операций в текущих условиях должно быть прекращено до тех пор, пока риск не будет снижен по крайней мере до допустимого уровня.

Четкий подход - означает, что все меры по управлению безопасностью должны быть задокументированными, наглядными и осуществляться отдельно от других видов управленческой деятельности.

0. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

0.1 Цели РУБИ

1. Определить функциональные обязанности всех лиц, вовлечённых в воздушные и наземные операции для обеспечения БП.
2. Установить необходимые процедуры по скоординированному, стабильному и эффективному управлению БП в Академии в допустимых пределах.
3. Установить необходимые правила и нормы для поддержания дисциплины, административного контроля и соблюдение условий труда.

0.2 Управление документацией

1. Все действующие процедуры и руководства по управлению системой БП имеющие самые последние обновления размещены в общем доступе на сервере Академии для всего персонала, участвующего в обеспечении БП.
2. Бумажные и электронные копии документов постоянно контролируются через листы распределения в самих документах и учтены в AGAL-01-05 Реестре ВНД Академии.
3. СУБП интегрирована в такие основные документы, как:
 - 1) Руководство по качеству Академии;
 - 2) Руководство по подготовке персонала и процедурам;
 - 3) Инструкция по БП Академии.
4. Периодическое обновление данного руководства производится на основании наличия необходимости по следующим возможным причинам:
 - 1) изменение нормативно правовой базы;
 - 2) несоответствия целям, политике и стратегии Академии в области СУБП.
5. Согласование изменений в документах происходит с руководителями процессов, после чего утверждается Председателем Правления-Ректором (далее - Ректор). Далее Главный менеджер по качеству (далее – ГМК) публикует электронные версии утверждённых документов на сервере Академии, а оригиналы хранятся в офисе службы качества и далее передаются в архив Академии для хранения не менее 5 лет.

0.3 Требования к СУБП

1. Действующие процессы в Академии, обеспечивающие функционирование СУБП описаны в данном руководстве и гармонизированы с тремя основными документами:
 - 1) глобальный план обеспечения БП – издан ИКАО, 2013;
 - 2) программа по БП в сфере ГА - принята ПП РК от 11.03.2016 г. № 136 (МИР РК, 2016);
 - 3) Политика качества и БП Академии - утверждена Ректором Академии.
2. Важным показателем эффективности СУБП, является соответствие следующим минимальным обязательным требованиям:
 - 1) постановка конкретных целей БП, для каждой цели должен быть определён соответствующий SPI;
 - 2) планирование мероприятий по обеспечению БП и повышению культуры БП, как на уровне стратегии Академии, так и оперативного (текущего) планирования;
 - 3) измерение эффективности системы, за счёт мониторинга SPI и внутреннего аудита подразделений;
 - 4) управление рисками, постоянное их снижение до допустимого уровня за счёт своевременного выявления факторов опасности;
 - 5) доступность и понятность нормативных и руководящих документов и инструментария;
 - 6) постоянное совершенствование процессов СУБП, за счёт использования элементов СМК и процессного подхода ISO 9001;
 - 7) соответствие международным и государственным нормам современного управления БП.

0.4 Область применения СУБП

СУБП Академии охватывает все направления деятельности Академии на основе ежегодных интегрированных программ управления БП. Выявление опасных факторов и управление факторами риска осуществляется в рамках системы сбора информации методом повседневных наблюдений, проведением постоянного мониторинга и внутренних аудитов безопасности полетов и качества, добровольных сообщений, по альтернативным и интерактивным каналам получения и обмена информацией. Оценка степени опасности выявленных отклонений, выработка корректирующих мер, представление их руководителям авиационных структурных подразделений и контроль эффективности реализации

Конечной целью интегрированной системы управления безопасностью полетов в Академии является выполнение учебно-тренировочных полетов без авиационных происшествий.

СУБП предназначена для предотвращения авиационных происшествий, снижения уровня опасности для сотрудников Академии и имущества при выполнении учебно-тренировочных полётов и технического обслуживания ВС. Персонал Академии, вспомогательное оборудование, инструмент, производственные участки и рабочая среда в общем в которой выполняются действующие процессы созданы для минимизации факторов опасности и оперативного их выявления через соответствующие индикаторы и программы. Академия - организация, работающая в сфере ГА, предоставляя услуги по обучению пилотов, инженерно-технического персонала и других авиационных специалистов.

Главными процессами, операциями и оборудованием, используемым в организации, на которых сфокусирован контроль факторов опасности и управление рисками являются:

- 1) Учебно-тренировочные полёты на ВС Академии;
- 2) Техническое обслуживание и ремонт ВС;
- 3) Безопасность и охрана труда на рабочих местах Академии, особенно при поддержания летной годности ВС, организации, обеспечение и выполнение УТП;
- 4) Управление системой менеджмента качества (далее – СМК) Академии.

ГЛАВА 1. ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.1 Цели обеспечения безопасности полетов

Целью обеспечения БП является выполнение полетов без авиационных происшествий.

В соответствии с требованиями ИКАО и национального авиационного законодательства для обеспечения БП, Академия устанавливает следующие приоритетные цели:

- 1) доработка, внедрение и полное внедрение СУБП Академии в течение 2024-2029 годов;
- 2) четкое планирование мероприятий по управлению БП;
- 3) определение и управление рисками и опасностями;
- 4) предотвращение авиационных происшествий (принцип отсутствия, недопустимости) авиационных происшествий;
- 5) внедрение «культуры БП» в повседневную жизнедеятельность Академии;
- 6) поддержание уровня профессиональной подготовки АП Академии;
- 7) выделение ресурсов на обеспечение качества обучения и БП;
- 8) постоянное улучшение системы управления БП, через аудиты, контроль показателей и снижение издержек системы;
- 9) формирование в коллективе высоких морально-психологических взаимоотношений, корпоративной солидарности, вовлеченности каждого сотрудника в успешной деятельности Академии, высокой степени БП и достижении поставленной цели.

1.2 Обеспечение БП в Академии

БП в Академии обеспечивается:

- 1) выполнением АП Академии требований нормативных документов;
- 2) выполнением АП процедур сертификации по организации, обеспечению и выполнению полетов в Академии;
- 3) выполнением комплекса мероприятий по организации и обеспечению летной работы, изложенных в эксплуатационной документации;
- 4) выполнением комплекса мероприятий по поддержанию летной годности ВС;
- 5) поддержанием требуемого уровня профессиональной подготовки АП, занятого в организации, обеспечении и выполнении полётов;
- 6) системой контроля качества организации, обеспечения и выполнения полетов в Академии;
- 7) контролем соблюдения требуемого уровня наземного обслуживания и обеспечения при производстве полетов сторонними организациями;
- 8) принципиальным подходом к проверкам за состоянием БП в Академии;
- 9) своевременностью и эффективностью принимаемых руководителями мер по обеспечению БП;
- 10) наличием и выделением необходимых ресурсов для реализации требуемых мероприятий по БП;
- 11) четким распределением обязанностей и ответственности должностных лиц Академии в вопросах обеспечения БП;
- 12) Обеспечение реализации предупреждающих мер по повышению уровня безопасности до допустимого уровня.

1.3. Обязательства и ответственность руководства

БП является одной из основных функций нашей деятельности. Мы преданы делу разработки, реализации, постоянного осуществления и совершенствования стратегий и методов для обеспечения того, чтобы наша авиационная деятельность развивалась в условиях сбалансированного распределения ресурсов Академии, направленных на достижение высочайшего уровня БП и соблюдения национальных и международных стандартов при предоставлении наших услуг.

Основными документами, демонстрирующими приверженность руководства Академии поддерживать уровень БП на высоком уровне и выполнять соответствующие государственные программы являются политика и цели обеспечения БП.

С помощью политики безопасности, Академия заявляет о своём намерении поддерживать и повышать уровень безопасности во всей нашей деятельности и минимизировать риски авиационных происшествий до нулевого уровня.

Политика Академии в области безопасности периодически пересматривается на совещаниях РГБП и СБПА, с целью её оценки соответствия задачам Академии.

Безопасность сотрудников Академии, студентов при выполнении летной практики и производственной стажировки является нашим главным приоритетом. Мы разрабатываем, внедряем и постоянно совершенствуем технологии, методы и навыки для обеспечения развития экосистемы для безопасного и эффективного использования АТ в РК. БП начинается с каждого сотрудника Академии и их ежедневной работы.

Ответственным руководителем, обеспечивающим эффективную работу СУБП является – Ректор Академии.

Наши действующие процессы управления СУБП описаны в настоящем руководстве и гармонизированы с тремя основными документами:

- 1) глобальный план обеспечения БП – издан ИКАО, 2019, Doc 10004;
- 2) Программа по БП в сфере ГА - принята ПП РК от 11.03.2016 г. № 136 (МИР РК, 2016);
- 3) Политика по БП Академии - утверждена Ректором Академии.

1.3.1 Информирование по безопасности полетов

Академия стремится работать в соответствии с самыми высокими стандартами безопасности.

Для достижения этой цели, необходимо раскованно сообщать обо всех несчастных случаях, инцидентах, событиях, опасностях, рисках и других сведениях, которые могут поставить под угрозу безопасное проведение наших операций. С этой целью каждому сотруднику рекомендуется сообщать любую информацию о БП.

Осведомление не преследуется. Основной целью осведомления является контроль рисков, несчастных случаев и предотвращения инцидентов, а не наказание. Против любого сотрудника, который сообщает о проблеме БП через систему представления данных об опасных факторах, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное, или злонамеренное нарушение правил или процедур.

Наш метод сбора, регистрации и распространения информации по безопасности гарантирует защиту допустимой законом, в частности тех, кто сообщает информацию о безопасности.

Оказывать поддержку управлению БП путем выделения всех соответствующих ресурсов, что приведет к созданию организационной культуры, которая стимулирует введение безопасной практики, содействует эффективному представлению данных о БП и обмену этой информацией, а также активно управляет БП, придавая его результатам такое же значение, как и результатам деятельности других управленческих систем Академии.



ҰШУ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ САЛАСЫНДА САЯСАТЫ

рег № _____

Мен Азаматтық авиация академияларының басқарма төрағасы – ректорын және Азаматтық авиация академиясында қауіпсіз, материалдық және үздіксіз жұмысты қамтамасыз етуге жауаптымын.

Қызметкерлердің қауіпсіздігі академиясының студенттері орындаған кезде ұшу тәжірибе және өндірістік тәжірибе өту болып табылады біздің басты басымдығы. Біз жасап жатырмыз, енгізудеміз және үнемі жетілдіріп, технологиясы, әдістері мен дағдыларын қамтамасыз ету үшін экожүйені дамыту үшін қауіпсіз және тиімді пайдалану, авиациялық техниканың Қазақстан Республикасында. Ұшу қауіпсіздігін басталады әрбір қызметкердің Академиясының және олардың күнделікті жұмысы.

Академияның азаматтық авиация өзіне міндеттемелері:

- ✓ Енгізу және белсенді пайдалану негізгі төрт құрамдас бөлігі ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін Академияның мақсаты мен саясатын қауіпсіздік басқармасы, ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекел факторларын, тиімділікті бақылау ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін дәріптеу, ұшулардың қауіпсіздігі мәселелеріне;
- ✓ Ішкі басқармасы аясында Академияның ұшу қауіпсіздігі жөніндегі кеңесі, сондай-ақ шеңберінде ұшу қауіпсіздігі жөніндегі жұмыс тобы Академиясының басқарып үдерістерді, тәуекелдерді және мүмкіндіктері;
- ✓ Сыртқы басқару, тиімді өзара іс-қимыл арналарын құрылымдарымен ұшу қауіпсіздігі қызметінің азаматтық авиация саласындағы халықаралық ұйымдардың, өткізу және қатысу қоғамдық іс-шараларда, таратуға бағытталған мәдениет жұмыстардың қауіпсіздігі және тәжірибе алмасу процестерін жетілдіру;
- ✓ Қамтамасыз етуге жеткілікті болуы, білікті және даярланған адам ресурстарын стратегиясын іске асыру үшін процестерді ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету;
- ✓ үнемі жетілдіру, тиімділігі ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету арқылы басқару процестерін қамтамасыз ететін қабылдау тиісті пәрменді шаралар саласында ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету;
- ✓ Ақпараттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету және құпиялылық деректерді жұмыс кезінде серіктестермен мәселелерінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету;
- ✓ Кепілдік беруге қарсы кез-келген қызметкерінің, фактісі туралы ұшу қауіпсіздігіне қауіп төнген жүйесі арқылы ұсынылған, қауіпті факторлар туралы деректер, қабылдамаса, ешқандай шаралар, жағдайларды қоспағанда, егер мұндай хабарлама әрине негізсіз емес екенін көрсетеді құқыққа қарсы іс-әрекеттер, өрескел немқұрайлылық немесе әдейі немесе қасақана бұзу ережелер мен рәсімдер енгізіледі;
- ✓ Көрсетуге барлық қажетті техникалық қолдауды авиациялық оқиғаларды тексеру кезінде тарта отырып, білікті мамандардың қарауына тергел-тексеру жөніндегі комиссия орындалсын.
- ✓ Кепілдік берем, барлық персонал барабар және тиісті ақпарат туралы ұшу қауіпсіздігі мен тиісті дайындау үшін әрбір қызметкері күні білікті ұшу қауіпсіздігі үшін оған тиісті ғана міндеттер салыстырмалы оның біліктілігіне сай берісін.

Басқарма Төрағасы – Ректор



Сейдахметов Б. К.

11.03.2024



ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

рег № _____

Председатель Правления – Ректор «Академии гражданской авиации» несет ответственность за обеспечение безопасной, материальной и бесперебойной работы в академии гражданской авиации.

Безопасность сотрудников Академии, студентов при выполнении летной практики и производственной стажировки является нашим главным приоритетом. Мы разрабатываем, внедряем и постоянно совершенствуем технологии, методы и навыки для обеспечения развития системы для безопасного и эффективного использования авиационной техники в Республике Казахстан. Безопасность полётов начинается с каждого сотрудника Академии и их ежедневной работы.

Академия гражданской авиации берет на себя обязательства:

Внедрить и активно использовать четыре основных компонента СУБП Академии: политику цели безопасности, управление факторами риска для безопасности полётов, контроль эффективности СУБП, популяризация вопросов безопасности полётов;

Внутреннее управление, в рамках работы СБПА, также и в рамках РГБП Академии - выявляя процессы, рисками и возможностями;

Внешнее управление, создание эффективных каналов взаимодействия со структурами субъектов безопасности полётов организаций в сфере гражданской авиации, проведение и участие в различных мероприятиях, направленных на распространение культуры безопасности работ, обмен опытом и совершенствование процессов;

Обеспечивать наличие достаточных квалифицированных и подготовленных кадровых ресурсов для реализации стратегии процессов обеспечения безопасности полетов;

Постоянно совершенствовать эффективность обеспечения безопасности полетов посредством управленческих процессов, которые обеспечивают принятие соответствующих ответственных мер в области обеспечения безопасности полетов;

Обеспечивать информационную безопасность и конфиденциальность данных при работе с клиентами в вопросах обеспечения безопасности полётов;

Гарантировать, что против любого сотрудника, который сообщает о факте угрозы безопасности полётов через систему представления данных об опасных факторах, не будет принято никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно вызывает на противоправные действия, грубую халатность или на преднамеренное, или преднамеренное нарушение правил и процедур;

Оказывать всю необходимую техническую поддержку при расследовании авиационных происшествий, с привлечением квалифицированных специалистов на усмотрение комиссии по расследованию.

Гарантировать, чтобы всему персоналу предоставлялась адекватная и надлежащая информация о безопасности полетов и соответствующая подготовка, чтобы каждый сотрудник был компетентен в вопросах безопасности полетов, и чтобы ему поручались только те задачи, которые соизмеримы с его квалификацией и компетентностью;

Председатель Правления – Ректор

Азаматтық Авиация Академиясы
Академия Гражданской Авиации



Б. Сейдахметов

11.03.2024



SAFETY POLICY

reg no. _____

I am the Chairman of the Board - Rector of the Civil Aviation Academies and am responsible for ensuring safe, material and uninterrupted work at the Civil Aviation Academy.

The safety of Academy employees, students during flight practice and internship is our top priority. We develop, implement and constantly improve technologies, methods and skills to ensure the development of an ecosystem for the safe and efficient use of aviation equipment in the Republic of Kazakhstan. Flight safety starts from employee related and their daily work.

Civil Aviation Academy undertakes the following responsibilities:

- ✓ Implement and actively use the four main components of the Academy's SMS: safety policy and objectives, management of risk factors for flight safety, control/monitoring the effectiveness of the SMS, and popularization of flight safety issues;
- ✓ Internal management, within the framework of the work of the Academy's Flight Safety Council, as well as within the framework of the Working Group on Flight Safety of the Academy-managing processes, risks and opportunities;
- ✓ External management, creation of effective channels of interaction with the structures of the flight safety services of organizations in the field of civil aviation, holding and participating in public events aimed at spreading a culture of work safety, sharing experience and improving processes
- ✓ Ensure that sufficient skilled and trained human resources are available to implement the strategy for the safety processes;
- ✓ Continually improve safety performance through management processes that ensure appropriate and effective safety action is taken;
- ✓ Ensure information security and data confidentiality when working with partners in matters of flight safety;
- ✓ Guarantee that no action will be taken against any employee who reports the fact of a safety hazard through the hazard reporting system unless such report reasonably indicates illegal actions, gross negligence, or willful or malicious misconduct rules and procedures;
- ✓ Provide all necessary technical support in the investigation of aviation accidents, with the involvement of qualified specialists at the discretion of the investigation team
- ✓ Ensure that all personnel are provided with adequate and appropriate safety information and training, that each staff member is competent in safety matters, and that they are assigned only those tasks that are commensurate with their qualifications and competence;

Chairman of the Management Board - Rector



B. Seidakhmetov

11.03.2024

1.4 Ответственность за безопасность полетов

В Академии ответственным за БП является **Ректор (Ответственный руководитель)** и отвечает за разработку, надлежащую реализацию и функционирование эффективной СУБП.

Ответственный руководитель Академии:

- 1) несет полную ответственность за безаварийную летную работу;
- 2) отвечает за своевременное назначение в установленном порядке ИБП, СБПА, РГБПА;
- 3) определяет и документально оформляет в должностных инструкциях полномочия, обязанности и ответственность персонала, участвующего в реализации СУБП на всех уровнях;
- 4) добивается, чтобы все сотрудники, участвующие в обеспечении БП знали свои полномочия, обязанности и ответственность в отношении любых решений и действий в сфере управления БП, которые до персонала доводятся ИБП в различных доступных формах;
- 5) утверждает структуру иерархии ответственности в сфере СУБП в соответствии с организационно-штатной структурой Академии;
- 6) принимает решения по допустимости факторов риска для БП.

Инспектор по безопасности полётов

Является заместителем председателя СБПА и одновременно председателем РГБПА, несет ответственность перед Ответственным Руководителем Академии за руководство и управление планированием, и подчиняется на прямую Ректору Академии, а также отвечает за реализацией и функционированием СУБП Академии, также консультирует Ректора и линейных руководителей по вопросам управления БП и отвечает за координацию вопросов БП и обмен информацией среди сотрудников Академии и заинтересованных сторон. Выполняет роль координатора и отвечает за:

- 1) разработку, внедрение, управление и поддержание СУБП;
- 2) определение опасных факторов, анализ и управление рисками;
- 3) контроль за выполнением мер, принятых в целях снижения рисков;
- 4) представление периодических отчётов о показателях безопасности;
- 5) обеспечение и поддержание документации управления безопасностью;
- 6) организацию обучения по управлению БП;
- 7) соответствие применимым стандартам;
- 8) консультирование по вопросам БП;
- 9) участие в расследованиях авиационных событий;
- 10) управление процессами и документацией в рамках действующей СМК;
- 11) принимает решения по допустимости факторов риска для БП.

Полномочия инспектора по безопасности полетов

1. ИБП не занимает другие должности или не исполняет другие обязанности (за исключением преподавательской деятельности), которые могут противоречить или вредить его роли ответственного за БП.

2. По вопросам БП ИБП, имеет прямой доступ к Ректору Академии и руководителям старшего и среднего звена.

3. По распоряжению Ректора Академии, проводит аудиты и обследования любых субъектов и их подразделений, участвующих в образовательном процессе Академии, в соответствии с порядком, установленным в документации СУБП.

4. По распоряжению Ректора Академии, проводит расследования внутренних событий, связанных с БП, в соответствии с порядком, установленным в документации СУБП организации.

5. Имеет право выносить на обсуждение Совета по БП проекты предписаний.

6. В исключительных случаях, не терпящих промедления и на прямую или косвенно угрожающих уровню БП, принимает решение самостоятельно с последующим докладом Ректору Академии и членам Совета по БП.

1.5 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов

1. Поручение компетентному лицу или лицам функций руководителя, ответственного за обеспечение БП, необходимо для эффективного внедрения и функционирования СУБП. Роль руководителя, ответственного за БП, может обозначаться различными наименованиями. Для целей настоящего руководства общий термин "руководитель, ответственный за обеспечение БП", используется для обозначения функции, и под ним не обязательно подразумевается соответствующее лицо. Лицо, выполняющее функции руководителя, ответственного за обеспечение БП, отвечает перед ответственным руководителем за эффективность СУБП и оказание услуг по обеспечению БП другим подразделениям организации.

2. Руководитель, ответственный за обеспечение БП, консультирует ответственного руководителя и линейных руководителей по вопросам управления БП и отвечает за координацию вопросов БП и обмен информацией о них среди сотрудников организации и не относящихся к ней членов авиационного сообщества. Функции руководителя, ответственного за обеспечение БП, помимо прочего включают:

- 1) руководство планом внедрения СУБП от имени ответственного руководителя (после первоначального этапа внедрения);
- 2) выявление опасных факторов и анализ факторов риска для БП и содействие этим процедурам;
- 3) контроль над осуществлением корректирующих действий и оценка их результатов;
- 4) периодическое представление отчетов об эффективности обеспечения БП в организации;
- 5) ведение учетных записей и документации СУБП;
- 6) планирование и организацию обучения сотрудников по вопросам обеспечения БП;
- 7) предоставление независимых консультаций по вопросам обеспечения БП;
- 8) мониторинг проблем с БП и их возможного влияния на деятельность организации по производству продукции и предоставлению услуг;
- 9) координацию (от имени ответственного руководителя) вопросов, касающихся БП, с АО ААК и, при необходимости, с другими государственными полномочными органами и предоставление им соответствующей информации.

1.6 Совет по безопасности полётов Академии (СБПА)

В этот Совет высшего уровня по вопросам обеспечения БП, иногда именуемый комиссией по управлению БП (КУБП), входят ответственный руководитель и старшие руководители, а руководитель, ответственный за обеспечение БП, выступает в роли советника. СБПА играет стратегическую роль, занимаясь главными вопросами политики, распределения ресурсов и эффективности деятельности организации в области обеспечения БП.

Совет по БП Академии ведет мониторинг:

- 1) эффективности СУБП;
- 2) своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля факторов риска для БП;
- 3) соответствия показателей эффективности обеспечения БП политике и целям организации в области БП;
- 4) общей эффективности стратегий уменьшения факторов риска для БП;
- 5) эффективности процессов организации по управлению БП, которые содействуют: соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению БП; популяризации вопросов обеспечения БП во всей организации.

Данный совет, является высшим органом в СУБП Академии, который рассматривает:

- 1) состояние показателей БП (SPI);
- 2) контролирует своевременность выполнения действий по обеспечению БП;
- 3) контролирует эффективность СУБП в целом,
- 4) гарантирует обеспечения подразделений всеми необходимыми ресурсами.

При нормальном функционировании Рабочей группы по БП (далее - РГБП) заседания Совета БП, с целью подведения итогов, составления планов и задач на следующий период, перевыборов членов СБП и т.д., может проходиться два раза в год, но не реже.



Председатель Правления-Ректор

Является председателем совета по безопасности полётов Академии (СБПА) и гарантом выполнения «Программа по безопасности полётов в сфере гражданской авиации» принятой в РК через управление действующими процессами в Академии, отвечает за:

- a) Регулярный контроль эффективности СУБП через показатели безопасности;
- b) Обеспечение эффективного взаимодействия между подразделениями в вопросах безопасности полётов.
- c) Принятие окончательных решений и утверждение их в виде изменений руководящих документов такие, как политики, стратегии, нормативных актах и выпускаемых приказах;

Инспектор по безопасности полётов

Является заместителем председателя Совета и по безопасности полётов, несет ответственность перед Ответственным Руководителем Академии за руководство и управление планированием, реализацией и функционированием системы управления безопасностью полетов (СУБП) Академии.

- a) выявление существующих проблем, представляющих угрозу обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов;
- b) Поиск и выработку необходимых мер и процедур, (в том числе и срочных мероприятий) по снижению имеющихся рисков до приемлемого уровня безопасности полетов;

Проректор по академической деятельности

Является должностным лицом отвечает за процесс теоретической подготовки студентов Академии. Главный организатор учебного процесса Академии

Является главным советником Председателя Правления-Ректора по вопросам организации, проведения учебного процесса со студентами Академии. имеет авиационное образование и опыт инструкторской работы, также является инструктором по первоначальному летному обучению и/или другим авиационным дисциплинам. Он/она непосредственно организывает и осуществляет руководство теоретическим процессом подготовки студентов-пилотов. Координирует работу центров подготовки по авиационной безопасности, специалистов по ОВД, развития авиационной отрасли (подготовки наземного персонала, офиса методов обучения и администрации АУК, офиса поддержки клиентов.

Участвует в:

- a) Поиске решений существующих проблем обеспечения безопасности с допустимым уровнем рисков;

- b) разработке программ; процедур и методов снижения факторов риска для поддержания приемлемого уровня безопасности
- c) Обеспечение эффективного взаимодействия между службами в вопросах безопасности полётов;

Исполнительный директор - Заместитель Председателя Правления

Является первым советником Председателя Правления-Ректора по финансовым вопросам, рекрутинга и карьеры студентов.

Исполнительный директор:

- a) курирует все вопросы, связанные с организацией и обеспечением закупа, правового обеспечения и подготовки авиационного персонала в АУК и подчиняется непосредственно ответственному руководителю, ему подчиняются все руководители центров подготовки авиационных специалистов вне зависимости от направления.
- b) отвечает за все вопросы организационного и административного характера, связанные с финансами, коммерческой деятельностью и поддержанием профессионального уровня авиационных специалистов, проводимые в АУК.
- c) непосредственно руководит организацией и осуществлением рекрутинга студентов-пилотов и поддержания профессионального уровня пилотов-инструкторов.
- d) координирует работу, направленную на выполнение требований Программы СУБП для поддержания приемлемого уровня БП.
- e) главный организатор обеспечения самолетомоторного парка Академии необходимыми запасными частями и расходными материалами, и жидкостями.
- f) Выносит свои предложения для принятия решения членами Совета.

Директор по авиационным стандартам

Является советником Председателя Правления-Ректора по авиационным вопросам и в рамках работы совета БПА, отвечает за:

- a) Поиск решения существующих проблем обеспечения допустимого уровня безопасности с точки зрения взаимодействия со структурами заказчиков;
- b) Популяризация СУБП используемой в Академии среди заказчиков. Поддержка предложений по проведению практических выездных мероприятий на базе заказчиков, с целью совершенствования навыков пилотирования, управления рисками и в общем уровня безопасности в организациях.

Директор по развитию

Является должностным лицом и отвечает за процесс обеспечения корпоративного и международного развития Академий.

Несёт ответственность за:

- a) Постановку в СМК, целей и задач по обеспечению допустимого уровня безопасности и качества в рамках решений, принятых Председателем СБПА;
- b) Обеспечение эффективного взаимодействия международных вопросах безопасности полётов и качества;
- c) Обеспечение всеми необходимыми ресурсами СМК Академии задействованных в выполнении мероприятий по обеспечению допустимого уровня безопасности, в части их касающейся.
- d) Анализ и улучшение процессов, связанных с PR и международными отношениями по БП.
- e) Компетентное управление персоналом, их приоритетами при постановке задач для обеспечения надлежащего качества и высокой производительности.

1.7 Рабочая группа по безопасности полётов (РГБП)

1.7.1 После выработки Советом по БП стратегического направления по всему АУК Академии необходимо координированно реализовывать стратегические меры. Для этого организована рабочая группа по вопросам безопасности полетов (РГБП), работа которой теснее связана с вопросами эксплуатации. В состав РГБП входят руководители служб и представители рядовых сотрудников, а его председателем является, инспектор по БП.

Рабочая группа по БП является тактическим органом и занимается конкретными вопросами реализации, направленными на выполнение стратегических целей, поставленных СБПА.

Рабочая группа по вопросам безопасности полетов:

- a) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности организации и обеспечивают надлежащую деятельность в рамках SRM;
- b) анализирует имеющиеся данные о безопасности полетов и убеждаются в реализации соответствующих стратегических мер контроля факторов риска для безопасности полетов, а также обеспечивает поступление отклика от персонала;
- c) оценивают воздействие производственных изменений или введения новых технологий на безопасность полетов;
- d) координируют реализацию мер, связанных со средствами контроля факторов риска для безопасности полетов, и обеспечивают незамедлительное принятие мер;
- e) анализируют эффективность конкретных средств контроля факторов риска для безопасности полетов.

1.7.2 Данная рабочая группа является оперативным органом и создана в качестве постоянной рабочей группы для оказания содействия Совету БПА, которая должна доводить до сотрудников Академии все идеи и решения, принятые СБПА и практически внедрять все решения Совета БПА. Рабочая группа по БП состоит из руководителей и персонала оперативного уровня. Таким образом рабочая группа управляет безопасностью полётов на оперативном уровне; оценивает риски и выполняет мероприятия по их смягчению в установленные сроки. Группа собирается по необходимости председателем РГБП, но не реже одного раза в месяц. Группа может собираться не в полном составе по усмотрению председателя РГБП в зависимости от рассматриваемого вопроса.

Состав группы, при производственной необходимости, может измениться. Как минимум пять вакантных мест зарезервировано.

Структурная схема Рабочей группы по безопасности полётов Академии



Директор по авиационным стандартам

Является советником Председателя Правления-Ректора по авиационным вопросам и в рамках работы РГБП, отвечает за:

- с) Поиск решения существующих проблем обеспечения допустимого уровня безопасности с точки зрения взаимодействия со структурами заказчиков;
- д) Популяризация СУБП используемой в Академии среди заказчиков. Поддержка предложений по проведению практических выездных мероприятий на базе заказчиков, с целью совершенствования навыков пилотирования, управления рисками и в общем уровня безопасности в организациях.

Инспектор по безопасности полётов

Является председателем рабочей группы по безопасности полётов, несет ответственность перед Ответственным Руководителем Академии за руководство и управление планированием, реализацией и функционированием системы управления безопасностью полетов (СУБП) Академии.

- а) выявление существующих проблем, представляющих угрозу обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов;
- б) Поиск и выработку необходимых мер и процедур, (в том числе и срочных мероприятий) по снижению имеющихся рисков до приемлемого уровня безопасности полетов;

Compliance monitor manager

Относится к категории руководителей и является специалистом по обеспечению, контролю, инспектированию и внутреннему аудиту системы качества напрямую подчиняется ответственному руководителю.

Главный менеджер по качеству (ГМК) должен удостовериться, что деятельность в Академии проверена на соответствие с применяемыми нормативными требованиями, включая требования к СУБП, и дополнительные требования процедур Академии, и что эти операции выполняются должным образом под наблюдением соответствующих специалистов.

У ГМК есть прямой доступ к Председателю СБПА. ГМК выполняет все внутренние (внешние в интересах Академии) аудиты и проверки.

Является главным советником Председателя Правления-Ректора по вопросам осуществления контроля за качеством работы всех департаментов Академии, материальной поддержки мероприятий в рамках реализации поставленных целей и стратегии компании, отвечает за:

- а) Поиск решения существующих проблем обеспечения допустимого уровня безопасности с точки зрения нахождения и предоставления необходимых финансовых средств, в том числе и в случае срочных мероприятий по снижению рисков;
- б) Доведение до руководителей всех служб, целей и задач по обеспечению допустимого уровня безопасности полетов в рамках решений, принятых ответственным руководителем;
- с) Обеспечение эффективного взаимодействия между всеми подразделениями в вопросах безопасности полётов;
- д) Стандартизацию всех процессов Академии;
- е) Организация обучения руководителей процессов принятым методам СМК;
- ф) Выдача и приостановление допусков к выполнению работ, через контроль компетенции сотрудников;
- г) Аудит качества действующих процессов с целью выявления соответствия и возможного улучшения;
- h) Контроль выполнения корректирующих мероприятий;
- и) Управлять процессами и документацией в рамках действующей системы СМК;
- j) Допуск к самостоятельной работе сертифицирующего персонала Академии.

Главный летный инструктор

Является участником рабочей группы БП. Консультирует, разъясняет особенности и вносит ясность в вопросы выполнения учебно-тренировочных полетов. В равной степени участвует в обсуждении представленной(-ых) темы (тем). Выносит свои предложения для принятия решения членами группы.

Несёт административную ответственность за:

- a) полноту и качество подготовки летного состава АУК к выполнению учебно-тренировочных
- b) полетов, согласно ППЛС-2018;
- c) организацию процесса и метода лётного обучения студентов;
- d) качество обучения студентов и студентов пилотов Академии;
- e) выполнения программы СУБП;
- f) разработка и осуществление мероприятий, в рамках РУБП Академии, по устранению выявленных недостатков негативно влияющих на безопасность полетов;
- g) Участие в расследовании инцидентов, разработка и внедрение мероприятий по их предупреждению;
- h) Участие в инспекторских осмотрах ВС;

Заведующий кафедры летной эксплуатации / Заместитель директора по авиационным стандартам / Старший летный инструктор по UPRT

Являются участниками рабочей группы по БП. Консультируют в вопросах практического выполнения учебно-тренировочных полетов со студентами на борту. Разъясняют особенности выполнения учебной программы Академии при полетах по ППП/ПВП и при выполнении тренировок по программе UPRT. В равной степени участвуют в обсуждении представленной(-ых) темы (тем). Выносят свои предложения для принятия решения членами группы.

Отвечают за:

- a) Учёт и анализ состояния организации лётной работы и безопасности полётов;
- b) Управление рисками, обнаруженными во время выполнения полётов (в части касающейся);
- c) Воспитание культуры безопасности среди пилотов (в том числе студентов);
- d) Непосредственный контроль выполнения работ;
- e) полноту предполётной подготовки, качества выполнения основных элементов полёта, за буксировку и стоянку ВС, за обеспечение связи с экипажем и с навигационными службами;
- f) Разработку учебно-летных программ подготовки (КУЛП) студентов Академии или внесение изменений/дополнений в них;
- g) Разработку новых процедур, применяемых при выполнении учебно-тренировочных полетов или своевременное внесение изменений/дополнений в имеющиеся процедуры;
- h) Информирование в случае обнаружения опасностей и возможных рисков;
- i) Участие в расследовании инцидентов, разработка и внедрение мероприятий по их предупреждению;
- j) Участие в инспекторских осмотрах ВС;

Aircraft maintenance manager

Является участником рабочей группы БП. Консультирует по вопросам технической эксплуатации авиационной техники и разъясняет особенности выполнения технического обслуживания воздушных судов Академии. Участвует в обсуждении представленной(-ых) темы (тем). Вносит свои предложения и пожелания для принятия решения членами Рабочей группы.

Несёт административную ответственность за:

- a) Анализ, моделирование процессов технической эксплуатации;
- b) Разработку и обоснование необходимых мероприятий ТО и Р авиационной техники (АТ) и логистических операций, связанных с материальным обеспечением процесса эксплуатации АТ;
- c) Планирование процессов инженерно-авиационного обеспечения для подготовки АТ;
- d) Определение стоимости операций ТО и Р;

- e) Подготовку технической оснастки процессов инженерно-авиационного обеспечения для подготовки АТ;
- f) Организация процесса технической эксплуатации АТ;
- g) Контроль выполнения процесса технической эксплуатации АТ.

1.8 Координация плана мероприятий на случай аварийной ситуации

Координация плана мероприятий на случай аварийной ситуации описана в «AGAI-01-01», глава «Инструкция по реагированию на чрезвычайные ситуации», где определен порядок действий должностных лиц при авиационном происшествии или инциденте с ВС или на территории, подконтрольной АО «Академия Гражданской Авиации» (далее - Инструкция) и разработан в соответствии документами, указанными в разделе «Нормативные документы и ссылки». Инструкция определяет порядок оперативного оповещения и порядок действий должностных лиц Академии при авиационном происшествии или инциденте.

1. Цель данного документа заключается в:
2. обеспечении делегирования чрезвычайных полномочий,
3. распределении обязанностей на случай аварийной обстановки,
4. документировании мероприятий на случай аварийной обстановки,
5. координации усилий по устранению аварийной ситуации внутри организации и с внешними партнёрами;
6. безопасного продолжения основного производства после преодоления кризисной ситуации; проактивного выявления всех возможных пороговых ситуаций и сценариев, и определения соответствующих корректирующих действий и т.д.

Инструкция доступна для всех работников Академии на сервере в электронном виде. В бумажном виде документ хранится и доступен для ознакомления в офисе службы качества Академии. Изменения в данный документ вносятся инспектором по безопасности полетов по мере необходимости, рассматриваются на заседаниях Совета по вопросам безопасности полетов Академии.

1.9 Документация СУБП

Персонал Академии, участвующий в управлении и обеспечении безопасности полетов, разрабатывает и ведет документацию СУБП по следующим вопросам:

1. цели и политика в области обеспечения безопасности полетов;
2. требования в отношении СУБП;
3. процессы и процедуры СУБП;
4. сфера ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур;
5. конечные результаты СУБП.

В рамках документации СУБП составляется настоящее Руководство по управлению безопасностью полетов. Общая документация СУБП находится в распоряжении инспектора по безопасности полетов и хранится в его рабочем кабинете или же сдается в архив, где храниться согласно таблице №1 Оперативная документация, связанная с СУБП хранится в летной и в инженерно-технической службе АУК. Отчеты и анализы за прошедшие периоды хранятся у инспектора по безопасности полетов. Документация СУБП:

Таблица 1

№	Наименование документа	Индекс	Срок хранения	Держатель документа
1	РУБП	AGAM-01-05	5 лет	инспектор по БП
2	РППП	AGAM-19-01	5 лет	Инспектор по БП, Комплаенс менеджер
3	Годовой план работы инспектора по безопасности полетов		3 года	Инспектор по БП

4	План мероприятий по обеспечению безопасности полетов (ежемесячный, или квартальный)		5 лет	Инспектор по БП
5	Инструкция по взаимодействию при авиационном событии	AGAI-01-01	3 года	Инспектор по БП
6	Анализы состояния безопасности полетов за год, за квартал		5 лет	Инспектор по БП
7	Материалы (отчеты) по расследованиям авиационных происшествий, инцидентов		10 лет	Инспектор по БП
8	Реестр учета опасных факторов		3 года	Инспектор по БП
9	Политика по безопасности полетов		3 года	Инспектор по БП
10	Акты по результатам аудитов состояния безопасности полетов		3 года	Инспектор по БП
11	Журнал учета авиационных происшествий и инцидентов (База данных)		5 лет	Инспектор по БП
12	Материалы учета добровольных сообщений		5 лет	Инспектор по БП
13	Материалы по популяризации безопасности полетов		3 года	Инспектор по БП
14	Материалы по проведенным занятиям по безопасности полетов		3 года	Инспектор по БП
15	протоколы заседаний СБПА и РГБП		3 года	Инспектор по БП
16	план реализации СУБП		1 год	Инспектор по БП

Кроме того, в целях сбора информации используется техническая документация или эксплуатационная документация служб обеспечения полетов которая хранится у инспектора по БП.

ГЛАВА 2. УПРАВЛЕНИЕ ФАКТОРАМИ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Целями функционирования системы выявления опасных факторов Академии являются:

1) активный поиск и выявление опасных факторов методом постоянного мониторинга авиационной системы Академии, плановых внутренних и внешних аудитов безопасности полетов, повседневного наблюдения за процессами организации и производства полетов по выявлению отклонений от стандартных положений и штатных полетных ситуаций, сбор добровольных сообщений;

2) распределение выявленных опасных факторов риска по категориям опасности, приоритетов значимости и подготовки документированной оценки безопасности полетов.

Система выявления опасных факторов предназначена для достижения целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов Академии. Система позволяет контролировать факторы риска для безопасности полетов в авиационной деятельности Академии, используя процесс управления факторами риска. Данный процесс включает в себя выявление опасных факторов, оценку факторов риска для безопасности полетов и осуществление надлежащих мер по их уменьшению. Процесс управления факторами риска для безопасности полетов является ключевым процессом в СУБП Академии.

Область действия системы выявления опасных факторов распространяется на Академию, на подрядчиков (аутсорсинговые компании), организации, работающие на аэродроме Боралдай и других аэропортах, оказывающие влияние на безопасность полетов воздушных судов Академии.

Основной задачей выявления опасных факторов и оценки факторов риска является обеспечение безопасности полетов.

2.1 Выявление опасных факторов

2.1.1. Выявление опасных факторов является первым этапом процесса SRM. Поставщику обслуживания следует разработать и осуществлять официальную процедуру выявления опасных факторов, которые могли бы повлиять на безопасность полетов, во всех областях эксплуатационной и прочей деятельности. Сюда входит оборудование, объекты и системы. Выявление и контроль любого опасного фактора в авиации, связанного с безопасностью полетов, положительно влияют на безопасность деятельности. Важно также учитывать опасные факторы, которые могут возникать в результате взаимодействия СУБП с внешними организациями.

2.1.2. Источники информации для выявления опасных факторов

Имеется множество источников информации для выявления опасных факторов как внутри организации, так и вне ее. Внутренние источники, помимо прочих, включают:

- a) *Мониторинг штатной деятельности.* В нем используются методы наблюдения для мониторинга повседневной эксплуатационной и прочей деятельности, такие как проверки безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA).
- b) *Автоматизированные системы мониторинга.* В них используются автоматизированные системы регистрации для мониторинга параметров, которые могут быть проанализированы, например, система мониторинга полетных данных (FDM).
- c) *Системы добровольного и обязательного представления* данных о безопасности полетов. Они дают возможность всем, в том числе сотрудникам внешних организаций, сообщать организации об опасных факторах и прочих проблемах безопасности полетов.
- d) *Проверки.* Их можно использовать для выявления опасных факторов, связанных с проверяемой задачей или процессом. Следует также координировать проведение проверок с осуществлением организационных изменений, с тем чтобы выявлять опасные факторы, связанные с введением изменений.

- e) *Обратная связь при подготовке персонала.* Интерактивный (направленный в обе стороны) процесс подготовки персонала может способствовать выявлению опасных факторов благодаря сведениям, полученным от участников.
- f) *Расследования в области безопасности полетов,* проводимые поставщиками обслуживания. Опасные факторы выявляются в ходе внутреннего расследования в области обеспечения безопасности полетов, а также по результатам отчетов о последующих действиях в отношении авиационных происшествий и инцидентов.

2.1.3. К примерам внешних источников информации для выявления опасных факторов относятся:

- a) *Отчеты об авиационных происшествиях;* анализ отчетов об авиационных происшествиях. Они могут относиться к авиационным происшествиям в том же государстве или к аналогичным типам воздушных судов, регионам или эксплуатационным условиям.
- b) *Государственные системы обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов.* Некоторые государства предоставляют сводную информацию об отчетах о безопасности полетов, представленных поставщиками обслуживания.
- c) *Проверки в рамках государственного контроля и осуществляемые третьими сторонами.* Иногда опасные факторы могут быть выявлены в ходе внешних проверок. Сведения о них могут быть документально оформлены в качестве не выявленного ранее опасного фактора или содержаться в отчете о результатах проверки в менее очевидной форме.
- d) *Профессиональные ассоциации и системы обмена информацией.* Многие профессиональные ассоциации и отраслевые группы способны распространять данные о безопасности полетов, в которых может содержаться информация о выявленных опасных факторах.

Выявление опасных факторов традиционным методом(ретроактивным) реагирования осуществляется в процессе повседневной деятельности и проведении полетов. Включает в себя сбор информации о свершившихся отклонений от стандартных, расчетных режимов полета, правил эксплуатации авиационной техники, наземных технических средств обеспечения полетов и других процедур посредством:

- a) наблюдений за процессами авиационной деятельности;
- b) анализов состояния безопасности полетов;
- c) системы добровольных сообщений;

При этом события фиксируются в соответствующих бумажных и электронных носителях информации.

Современный или проактивный метод сбора данных включает в себя сбор информации о факторах опасности или небезопасных условиях, несущих потенциальную угрозу для безопасности полетов посредством:

- a) системы добровольных сообщений, описанной в процедуре системы добровольных сообщений;
- b) обследований в области безопасности полетов, которые проводятся руководителем, ответственным за безопасность полетов, членами рабочей группы.

Обследования направлены на изучение процессов, процедур, используемой спецтехники, инфраструктурных объектов связанных с конкретными видами эксплуатационной деятельности и влияющей на безопасность полетов (аэродромное обеспечение полетов, светосигнальное обеспечение полетов, наземное обслуживание ВС, движение на аэродроме, посторонние предметы в рабочей зоне аэродрома, контроль за полетами в воздушном пространстве), – расследований авиационных событий, в ходе которых были выявлены дополнительные опасные факторы или условия, которые не имеют непосредственного отношения к авиационному событию, в ходе аудитов и проверок (внутренних и внешних). Обследование в области безопасности полетов выполняется на систематической основе. На начальном этапе внедрения СУБП детальное обследование проводится

с охватом всей деятельности, оказывающей влияние на безопасность полетов. С этой целью рабочей группой по безопасности полетов подготавливается календарный план обследований с указанием видов деятельности, сроков и ответственных лиц из состава рабочей группы. В ходе обследования выполняется анализ выявленных факторов опасности, оценка рисков и разработка мероприятий по их уменьшению. В случае выявляемых тенденций увеличения событий, связанных с безопасностью полетов, или нарушений нормативных положений инспектор по безопасности полетов организует работу по проведению серьезных обследований соответствующей деятельности. В ходе обследований применяются контрольные карты, опросники, неформальные беседы, мониторинг деятельности подразделений и служб Академии.

Выявление опасных факторов проактивным методом основано на выявлении косвенных, предпосылочных, предотказных проявлений опасного фактора и предвидении возникновения потенциального опасного фактора, проявление которого назревает в течение некоторого времени.

Прогностический метод сбора данных о безопасности полетов основывается на:

- a) мониторинге деятельности Академии, влияющей на безопасность полетов, в штатных условиях;
- b) проведении анализа запланированных радикальных изменений деятельности Академии, предстоящих задач летной работы, уровня подготовки авиационного персонала, состоянию авиационной техники и других ожидаемых изменений условий полета.

Мониторинг деятельности, влияющей на безопасность полетов, осуществляется инспектором по безопасности полетов и членами рабочей группы. Анализы проводятся в ходе совещаний, в которых члены рабочей группы по безопасности полетов, руководители подразделений разрабатывают подробные аналитические сценарии. Такие обсуждения с целью выявления опасных факторов проводятся с участием целого ряда опытных эксплуатационных и технических сотрудников и осуществляются под руководством инспектора по безопасности полетов или Председателя Правления-Ректора Академии.

После того, как факторы опасности выявлены, определяются все возможные последствия (т.е. любые конкретные события или результаты). Все факторы опасности и связанные с ними последствия записываются инспектором по безопасности полетов в базу данных для проведения оценки рисков.

Выявление опасных факторов проактивным или прогностическим методами позволяют: предотвратить, уклониться или устранить условия возникновения опасного фактора и, следовательно, потенциального авиационного происшествия заблаговременно.

2.1.4 Система добровольных сообщений об опасных факторах

Системы добровольных сообщений позволяют предоставлять информацию, связанную с наблюдаемыми опасностями или непреднамеренными ошибками, без соответствующего юридического или административного требования сделать это. Такие системы считаются «не карательными», поскольку они обеспечивают защиту, того, кто отправил сообщения об угрозе безопасности полетов, обеспечивая тем самым постоянную доступность такой информации для поддержки постоянного улучшения показателей безопасности. Цель состоит в том, чтобы содействовать эффективной культуре отчетности и заблаговременному выявлению потенциальных недостатков безопасности.

Основными связующими элементами функционирования СУБП в Академии являются сообщения имеющие любое отношение к безопасности полётов (Приложение №4 и №5).

Структура системы сообщений:

1) Уведомления о происшествиях

Сообщения данного типа характеризуют реагирующие действия, обязательные для исполнения в случае наличия информации о происшествии и должны быть отправлены в срок не позднее одного часа. Уведомления могут быть следующих видов:

- a) Об авиационной катастрофе;
- b) Об авиационном серьезном инциденте;
- c) Об авиационном инциденте;

2) Предупреждения об опасности

Сообщения данного типа характеризуют действия, направленные предупреждение возможного негативного влияния обнаруженных факторов. Предупреждения могут быть следующих видов:

- a) О возможном риске;
- b) Об обнаружении фактора опасности;
- c) О нарушении правил/процедур;

3) Предложения по улучшению

Сообщения данного типа носят рекомендательный характер и являются важным элементом философии постоянного улучшения:

- a) По улучшению уровня безопасности полётов;
- b) Рационализаторские;
- c) По улучшению качества;
- d) По оптимизации расходов/ресурсов;
- e) По повышению квалификации;

Академия сообщает в уполномоченный орган ГА в Республике Казахстан, обо всех случаях, которые указаны в Инструкции по порядку действий должностных лиц при авиационном происшествии или инциденте с ВС АО «Академия гражданской авиации».

Отметим, что за внутренние авиационные расследования, ответственен инспектор по безопасности полётов и могут выполняться при необходимости (по запросу сотрудника, внутренний аудит, и т.д.).

4) Взаимодействия с иными филиалами поставщиков услуг.

Перед началом работ со смежными филиалами по предоставлению услуг, то есть с иными авиационными учебными организациями, службами аэропортов и авиакомпаний с которыми АО «Академия гражданской авиации» имеет намерения взаимодействовать в период организации и производства учебно-тренировочных полетов, отдел качества Академии ГА совместно с инспекцией по безопасности полетов, передает в инспекцию по БП смежных филиалов копию (возможно на электронном носителе информации) действующего РУБП Академии ГА, для составления информации об опасных факторах риска и списком контактов (прилож. № 6) для отправки таких сообщений в адрес отдела качества и инспекции по безопасности полетов Академии ГА РК.

Предварительно, с представителями руководства или инспекции смежных филиалов, главным менеджером по качеству и/или инспектором по БП Академии, проводится беседа, в ходе которой достигается обоюдное согласие докладывать незамедлительно по установленной схеме обо всех фактах и рисках, которые могут ухудшать или уже влияют на приемлемый уровень безопасности.

2.1.5. Доклады о происшествиях

Инспектор по безопасности полётов ответственен за запись, анализ и контроль этих происшествий. Происшествия, записанные в базе данных, анализируются для идентификации тенденций и определения рекомендаций для корректировки возможных отклонений и во избежание несчастных случаев (проактивный подход).

Происшествие классифицируется как **“техническое”**, когда его причина связана с авиационной техникой: например, отказ двигателя в полёте или любой другой отказ оборудования.

Происшествие классифицируется как **“операционное”**, если оно произошло вследствие одного или нескольких **“небезопасных действий”** (неумышленная ошибка или умышленное отклонение от процедуры) или одним или более **“небезопасными условиями”** (недостатки в Академии) или их комбинацией.

Происшествие классифицируется как **“экологическое”**, когда причиной является окружающая среда, факторы, не поддающиеся контролю, как погода, землетрясение, и т.д.

В Академии существует система обязательного и добровольного сообщения о происшествиях и опасных факторах. Обязательные сообщения о происшествиях должны быть заполнены в

специальные формы. Добровольные доклады о происшествиях могут быть сообщены инспектору по безопасности полётов в устной или письменной форме и по электронной почте. Отчёты могут быть рассмотрены как конфиденциальные или анонимные, по выбору докладчика.

Каждый доклад о происшествии анализируется, обрабатывается и регистрируется инспектором по безопасности полётов.

Форма доклада и об авиационном инциденте его содержание осуществляется в соответствии с требованиями главы 3, параграфа 1 «Уведомление об авиационном инциденте» приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 27 июля 2017 года № 505 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации»

Форма добровольного сообщения «Сообщение о факторе риска, угрожающего безопасности полетов» представлена в приложении № 1 настоящего Руководства.

Обмен информацией о безопасности полетов внутри Академии организует инспектор по безопасности полетов. В Академии осуществляется регулярный обмен внутренней и внешней информацией по БП.

Внутренняя информация по безопасности полетов поступает инспектору по безопасности полетов по каналам организованной системы сбора информации и от сотрудников Академии из добровольных сообщений, а также посредством личных наблюдений и материалов разборов полетов.

Каналами обмена информацией (каналы обратной связи) являются:

- 1) официальное доведение информации о безопасности полетов авиационному персоналу Академии;
- 2) обмен информацией по системе добровольных сообщений;
- 3) плановые занятия по безопасности полетов;
- 4) индивидуальные беседы с авиационным персоналом, эксплуатирующим авиационную технику;
- 5) информационные бюллетени по безопасности полетов;
- 6) письменное представление корректирующих мероприятий исполнителям и ответственным должностным лицам за реализацию корректирующих мероприятий.

Внешняя информация по безопасности полетов, поступает от авиационных властей, производителей АТ, научно-исследовательских институтов и других открытых источников.

В целях определения опасных факторов применяются следующие виды внешней информации:

- 1) информации по безопасности полетов и телеграммы КГА, ААК, ДРАПИ РК;
- 2) телеграммы и письма производителей АТ;
- 3) бюллетени по безопасности полетов;
- 4) сборник «Проблемы безопасности полетов» ВИНТИ;
- 5) Материалы сайта Flight Safety Foundation;
- 6) мониторинг безопасности полетов на avia.ru;
- 7) журнал «AEROSAFETYWORLD»;
- 8) информационные сборники «Безопасность полетов, сертификация и лицензирование в ГА».

Могут использоваться и другие достоверные источники информации.

Вся информация, поступающая в инспекцию по безопасности полетов Академии, тщательно анализируется, после чего принимаются необходимые корректирующие меры и даются рекомендации по реагированию на опасные факторы и методы предотвращения в будущем подобных авиационных происшествий.

Материалы анализов доводятся до авиационного персонала в части, касающейся на специальных или учебных занятиях.

2.1.6 Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов

Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин события и (или) сопутствующих факторов, выработка рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в будущем и обеспечению безопасности полетов.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами Академии, зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан расследуются Комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создаваемой уполномоченным органом в сфере гражданской авиации (далее – Комиссия).

Результаты расследования авиационных происшествий или инцидентов, рекомендации Комиссии обрабатываются и вносятся в базу данных СУБП Академии для выработки и реализации корректирующих мероприятий и управления факторами риска.

На основании материалов расследования инспектор по безопасности полетов разрабатывает матрицу рисков СУБП и соответствующие корректирующие мероприятия и определяет ответственных должностных лиц за их реализацию.

По результатам расследования авиационного события Комиссия определяет основную причину события и сопутствующие факторы, которыми обусловлена причина конкретного авиационного события. Кроме того, фиксируются недостатки, выявленные в ходе расследования, но не оказавшие влияния на возникновение и развитие особой ситуации в полете.

Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен «Правилами расследований авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан» введенных в действие приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (далее-ПРАПИ), самостоятельно расследуются комиссией Академии в рамках систем управления безопасностью полетов. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа ГА в порядке и сроки, установленные ПРАПИ.

Приказ о назначении комиссии готовит инспектор по безопасности полетов для подписания Ответственным Руководителем.

Каждый авиационный инцидент подлежит расследованию, основанному на тех же принципах и проводимому с той же целью, что и расследование авиационного происшествия.

По завершению расследования окончательный отчет представляется инспектором в уполномоченный орган ГА.

Председатель комиссии по расследованию АП проводит разбор обстоятельств и причины авиационного события.

2.1.7 Разработка рекомендаций и мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента

1. Комиссия, на основании анализа информации, полученной в ходе расследования, разрабатывает рекомендации по обеспечению безопасности полетов с целью предотвращения их в будущем.

2. Рекомендации могут включать вопросы совершенствования системы технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники, повышения уровня профессиональной подготовки летного и наземного авиационного персонала, обслуживания воздушного движения и наземного обеспечения полетов, и другие аспекты авиационной деятельности.

3. Инспектор по безопасности полетов к компетенции которого относятся рекомендации Комиссии, после получения Окончательного отчета, разрабатывает и утверждает планы мероприятий, предусматривающие принятие профилактических мер. Утвержденные планы мероприятий в течение трех суток направляются в уполномоченный орган ГА и в полномочный орган по расследованию.

4. При составлении плана мероприятий все рекомендации Комиссии принимаются. Планы мероприятий или иные распорядительные документы, предусматривают принятие профилактических мер, направленных на повышение безопасности полетов. В план мероприятий

могут быть внесены дополнительные меры, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, которые не указаны в рекомендациях Комиссии.

5. Контроль реализаций рекомендаций по безопасности полетов осуществляется уполномоченным органом ГА. План межведомственных мероприятий по реализации рекомендаций разрабатывается исполнителями совместно с соисполнителями. Соисполнители работ при отсутствии замечаний и предложений согласовывают проект плана мероприятий в течение трех рабочих дней, либо представляют свои замечания и предложения в письменном виде. Решение по спорным вопросам принимают руководители, утверждающие план мероприятий.

6. Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного происшествия составляет пятнадцать календарных дней для внутриведомственных планов, тридцать календарных дней - для межведомственных планов.

7. Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного инцидента составляет десять календарных дней для внутриведомственных планов и двадцать календарных дней - для межведомственных планов. Срок исчисляется с момента получения рекомендаций.

8. Одновременно с проведением расследования авиационного происшествия Комиссией, возбуждается уголовное дело правоохранительными органами. По материалам Окончательного отчета принимается процессуальное решение по отношению к виновникам авиационного происшествия.

9. Инспектор по безопасности полетов по завершению расследования авиационного инцидента своим решением проводит административное или дисциплинарное расследование. По результатам расследования принимаются дисциплинарные меры воспитательного характера по отношению к виновным.

10. Каждое авиационное событие и его причины рассматриваются индивидуально дисциплинарной комиссией. Меры дисциплинарного воздействия принимаются после четкого определения условий совершения авиационного события (например, незаконные действия, безответственная неосторожность, грубая небрежность, умышленное нарушение или ошибка совершена из-за недостаточной профессиональной подготовки, непреднамеренного попадания в неблагоприятные условия полета и т.д.).

2.1.8 Сообщения персонала о факторах, угрожающих безопасности полетов

Основным принципом СУБП является участие всех сотрудников предприятия, в частности сотрудников академии ГА, в общем процессе по выявлению опасных факторов риска, которые могут негативно повлиять на уровень безопасности полетов. Любой сотрудник Академии имеет право, а иногда просто обязан, известить заинтересованную службу об имеющемся, по их мнению, факторе риска. Подобная деятельность всего персонала всех служб Академии поддерживается и поощряется руководством АО «Академия гражданской авиации»

В АО «Академия гражданской авиации» действует следующий порядок рассмотрения сообщений от персонала служб Академии в сфере обеспечения безопасности.

При выявлении факторов, препятствующих обеспечению безопасности, персонал служб Академии готовит соответствующее сообщение и передает его в письменной форме инспектору по БП или опускает в специальный ящик «Безопасность Полетов. Для добровольных сообщений», который находится на первом этаже в районе компьютерного зала. Форма сообщения приведена в Приложении 1 к данному Руководству. Бланки сообщений должны быть размножены и находиться в помещениях Академии в известных и доступных персоналу местах.

Инспектору по БП рассматривает поступившие сообщения и, для значимых факторов проводит оценку рисков, разрабатывает и реализует мероприятия по снижению рисков до допустимого уровня. Данный фактор фиксируется в базе данных безопасности полетов.

По результатам рассмотрения инспектору по БП или лицу им уполномоченное готовит и направляет автору сообщения заключение, где приведены результаты рассмотрения предложений автора.

Срок рассмотрения сообщения и подготовки заключения по нему 10 календарных дней. Все сообщения и заключения по ним регистрируются в «Журнале учета сообщений персонала о

факторах, угрожающих безопасности».

Форма журнала учета сообщений персонала о факторах, угрожающих безопасности полетов приведена в (Приложении № 2) к настоящему Руководству

Ответственность за организацию деятельности персонала в сфере обеспечения безопасности, организацию подачи, приема и рассмотрения сообщений, и обоснованность заключений по ним, за наличие и ведение журналов учета сообщений, архива сообщений и заключений несет ответственный руководитель по безопасности полетов, а именно: инспектор по безопасности полетов.

Основной задачей «Системы добровольных сообщений по безопасности полетов» АО «Академия гражданской авиации» (далее СДС БП) является организация беспрепятственного и оперативного информирования ответственного руководителя, Председателя правления – Ректора, а так же руководителя отдела безопасности полетов о недостатках, негативно влияющих на безопасность при эксплуатационной деятельности (производства учебно-тренировочных полетов), оперативное рассмотрение и принятие мер по поступившим сообщениям, возможности и методам снижения уровня риска до приемлемого с последующим информированием заинтересованного персонала Академии о принятых мерах.

В добровольном сообщении могут быть указаны любые сведения и факты, которые по мнению докладчика, могут служить опасным фактором, негативно влияющим на приемлемый уровень безопасности полётов. В добровольном сообщении могут быть указаны даже собственные ошибки! Система «не карательных» методов также работает и в этом случае.

Система добровольных сообщений по безопасности полетов обеспечивает строгую конфиденциальность полученной информации.

Добровольное сообщение о фактах, негативно влияющих на безопасность, может(должен) подать любой сотрудник или учащийся студент АО «Академия гражданской авиации», а также работники смежных филиалов по предоставлению услуг, то есть иные авиационные учебные организаций, аэропорты и авиакомпании с которыми АО «Академия гражданской авиации» тесно взаимодействует в период организации и производства учебно-тренировочных полетов. Для этой цели утверждены шесть методов подачи Добровольных сообщений. Анонимные сообщения также приветствуются.

Добровольные сообщения могут подаваться в любой удобной и приемлемой форме, используя любой удобный вид связи:

1. Мобильный телефон (*whatsApp*) инспектора по безопасности полетов:

+7 700 773 10 63;

2. По электронной почте в служебный адрес инспектора по безопасности полетов a.suleimenov@agakaz.kz

3. Программа «*AIRCRAFT*», вкладка «*УВЕДОМЛЕНИЯ*» - только для работников Академии ГА РК

4. Заполнить бланк заявления (приложение № 4), или составить сообщения в свободной форме, и опустить тот или другой документ в специальный ящик «Безопасность Полетов. Для добровольных сообщений», который находится на первом этаже здания Академии ГА РК, в районе компьютерного зала, при входе в Центр профессиональной подготовки (ЦПП) на втором этаже и возле кофе рума в ЦПП.

5. Отправить информацию по почте.

Наш адрес: г. Алматы, 050039, ул. Ахметова, 44. Академия гражданской авиации, кабинет 24, инспектору по безопасности полетов.

Данные виды связи с контактами распечатаны, размножены и размещены в особо посещаемых местах Академии (Общий отдел, компьютерный зал, холл Академии)

Ответственность за организацию получения и полную конфиденциальность содержания Добровольных сообщений несет инспектор по безопасности полетов АО «Академия гражданской авиации».

2.2 Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов

Система управления информацией о безопасности полетов Академии включает документацию об оценке безопасности полетов, содержащей описание опасных факторов, соответствующие последствия, оценочную возможность и степень серьезности факторов риска для безопасности полетов, и меры контроля факторов риска для безопасности полетов. Существующие оценки безопасности полетов пересматриваются при выявлении новых опасных факторов, а также предполагается внесение предложений о новых мерах контроля факторов риска для безопасности полетов.

Опасные факторы регулярно выявляются путем получения данных из различных источников. Авиационный персонал Академии обязан выявлять опасные факторы и устранять их, или уменьшать сопутствующие факторы риска.

Выявленные опасные факторы оцениваются, распределяются по степени значимости и обрабатываются для надлежащей оценки факторов риска.

В случае выявления опасных факторов в продукции или услугах, поставляемых субподрядчиками, уменьшение риска может быть достигнуто тем, что Академия потребует от такой организации создать у себя СУБП или равноценный процесс выявления опасных факторов и управления факторами риска. Система информации об управлении безопасностью полетов является источником данных о безопасности полетов Академии, используемым в справочных целях в процессе принятия решений в организации. Эти данные о безопасности полетов предоставляют материал для анализа тенденций в обеспечении безопасности полетов, а также для обучения авиационного персонала правилам безопасности полетов.

СУБП регламентирует порядок и методику приватизации выявленных опасных факторов, и распределение ответственности за уменьшение связанных с ними факторов риска.

Структурированный процесс оценки факторов риска включает:

- 1) сбор информации;
- 2) оценку степени их серьезности;
- 3) вероятности и допустимости;
- 4) профилактических средств контроля.

Для эффективного использования методов оценки и управления рисками и связанных с ними опасностей в Академии организован сбор информации о безопасности полетов, надежности авиационной техники, мониторинга статистической информации об отклонениях техники пилотирования, нарушения технологии экипажей, нарушения работы наземного персонала и проводимых аудитов в структурных подразделениях, осуществляющих свою деятельность, связанную с безопасностью полетов. Вся имеющаяся информация, касающаяся безопасности полетов, проводимых аудитов и возмещения убытков от произошедших страховых событий включена в процесс управления статистическими данными и анализа ее производственно-хозяйственной деятельности.

Оценка факторов риска для безопасности полетов производится в обязательном порядке для каждого зарегистрированного фактора опасности и/или авиационного события инспектор по безопасности полетов и/или членами рабочей группы по безопасности полетов. Факторы риска оцениваются на предмет вероятности и степени серьезности последствий фактора опасности, чтобы определить индекс риска. После оценки риска принимается решение о необходимости мер по уменьшению факторов риска с использованием специальной матрицы оценки риска. Каждая оценка факторов риска документируется и отражается в бланке описания рисков. Пример бланка представлен в Приложении 6 настоящего Руководства.

Уменьшение фактора риска. Если оцененные факторы риска признаются допустимыми, предпринимаются надлежащие меры и эксплуатационная деятельность продолжается. Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как недопустимые, то необходимо выяснить:

могут ли быть устранены опасные факторы и соответствующие факторы риска. В случае положительного ответа предпринимаются и документально оформляются соответствующие меры.

в случае отрицательного ответа необходимо выяснить, можно ли уменьшить факторы риска для безопасности полетов. Если нельзя, то деятельность прекращается. Если можно, то предпринимаются необходимые меры по уменьшению риска, после чего необходимо выяснить:

существует ли остаточный фактор риска для безопасности полетов. В случае положительного ответа, необходимо оценить остаточные факторы риска, чтобы определить степень их допустимости и возможность их устранения или уменьшения, чтобы обеспечить приемлемый уровень безопасности полетов. Для устранения опасных факторов и соответствующих факторов риска инспектор по безопасности полетов совместно с членами рабочей группы по безопасности полетов проводит анализ первопричин и разработку корректирующих и превентивных мер.

При разработке мер защиты от фактора риска выполняется оценка эффективности предлагаемых мер, насколько предполагаемые выгоды от этих мер превосходят затраты на них, осуществимость мер, их долговечность. Каждое действие по уменьшению факторов риска постоянно документируется инспектором по безопасности полетов.

ГЛАВА 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 Мониторинг и измерение показателей эффективности безопасности полетов

Определение факторов опасности

Руководство Академии, АУК, инспектор по безопасности полетов определяют и осуществляют официальный процесс, обеспечивающий определение факторов опасности для производства полетов. Определение факторов опасности основывается на сочетании ретроактивных, проективных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

Фактор опасности – состояние, объект или деятельность потенциально являющиеся причиной телесных повреждений персонала, повреждений оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнять предписываемую функцию.
Степень угрозы фактора опасности определяет серьезность событий.

Классификация степени угрозы фактора опасности приведена в таблице:

Серьезность происшествий		
Определение	Значение	Степень
Катастрофический	– Уничтожение оборудования. – Многочисленные человеческие жертвы	A
Опасный	– Значительное уменьшение «допустимого уровня безопасности», физический стресс или такая рабочая нагрузка, что нет уверенности в правильном и полном выполнении эксплуатантами своих задач. – Серьезные телесные повреждения. – Значительный ущерб оборудованию.	B
Значительный	– Существенное уменьшение "допустимого уровня безопасности", операторы не способны в полной мере справиться с неблагоприятными эксплуатационными условиями из-за увеличения рабочей нагрузки или вследствие условий, понижающих эффективность их работы. – Серьезный инцидент. – Телесные повреждения	C
Незначительный	– Неудобство. – Эксплуатационные ограничения. – Применение правил на случай аварийной обстановки. – Незначительный инцидент	D
Ничтожный	– Малозначительные последствия	E

Определение угрозы фактора опасности Академии включает в себя:

- 1) выявление угроз факторов опасности;
- 2) анализ угроз факторов опасности;
- 3) документирование угроз факторов опасности.
- 4) принятие мер.

Выявление угроз производится следующими путями:

Внутренние пути:

- 1) анализ полетных данных;
- 2) система предоставления добровольных сообщений о проблемах в области безопасности полетов;
- 3) проведение внутренних проверок, аудитов, анкетирования и опроса персонала.

Внешние пути:

- 1) информации по безопасности полетов;
- 2) результаты внешних аудитов;
- 3) другие внешние источники.

Оценка и уменьшение риска для безопасности полетов.

Руководство Академии определяет и осуществляет официальный процесс, обеспечивающий анализ, оценку и контроль факторов риска для безопасности полетов при производстве полетов/техническом обслуживании.

Риск — это возможность телесных повреждений персонала, повреждения оборудования или структур, материальных потерь или снижения возможности выполнять предписываемую функцию, измеряемая с точки зрения вероятности и тяжести.

Риск — это вероятная частота возникновения опасности причинения вреда и степень серьезности вреда.

Процесс управления факторами риска для безопасности полетов



Минимальный практически возможный предел:

Зоны допустимости	Индекс оценки риска	Предлагаемые критерии
	5A, 5B, 5A, 4A, 4B, 3C Область недопустимого риска	Риск неприемлем при существующих обстоятельствах
	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B 2C. Область допустимого риска ALARP	Риск приемлем после снижения степени опасности. Может потребоваться решение руководства
	3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E Область приемлемого риска	Риски приемлемы

Вероятность возникновения риска		
Количественное определение	Имеется в виду	Категория
Часто	Может произойти многократно (происходит часто)	5
Иногда	Может происходить время от времени (происходит нечасто)	4
Весьма редко	Маловероятно, но возможно, что произойдет (происходит редко)	3
Маловероятно	Весьма малая вероятность, что произойдет (нет сведений о том, что происходило)	2
Почти невозможно	Возможность наступления событий почти исключена	1

Подход к определению приемлемости конкретных факторов риска, который в меньшей степени связан с цифровыми значениями, предполагает рассмотрение нижеследующих аспектов:

Управленческий фактор. Не противоречит ли данный риск политике и стандартам Академии в области безопасности?

Фактор финансовой возможности. Не выходит ли характер риска за рамки рентабельного решения?

Юридический фактор. Не противоречит ли данный риск действующим стандартам регламентирующего полномочного органа и возможностям в сфере обеспечения исполнения?

Культурологический фактор. Как персонал организации и другие участники отнесутся к данному риску?

Рыночный фактор. Будут ли конкурентоспособность и благосостояние организации в сравнении с другими компаниями поставлены под угрозу из-за непринятия мер по уменьшению или устранению данного риска?

Политический фактор. Придется ли Академии заплатить политическую цену в связи с непринятием мер по уменьшению или устранению данного риска?

Общественный фактор. Насколько большое влияние окажут СМИ или особо заинтересованные группы на общественное мнение в связи с данным риском?

Индекс рисков приведен в Матрице оценки факторов риска для безопасности полетов:

Вероятность возникновения риска		Серьезность риска				
		Катастрофический А	Опасный В	Значительный С	Незначительный D	Ничтожный Е
Часто	5	5A	5B	5C	5D	5E
Иногда	4	4A	4B	4C	4D	4E
Весьма редко	3	3A	3B	3C	3D	3E
Маловероятно	2	2A	2B	2C	2D	2E
Почти невозможно	1	1A	1B	1C	1D	1E

Необходимо довести до сведения всех сторон логическое обоснование решений, связанных с факторами риска для принятия их всеми задействованными участвующими сторонами.

Снижение риска — это меры для устранения потенциальной угрозы или снижения вероятности возникновения и серьезности риска.

Анализ рисков должен быть направлен на выявление и устранение, и/или снижение до допустимого уровня риска, угрожающего деятельности Академии путем сбалансированного распределения ресурсов и реального контроля рисков и снижения их степени.

Критерии приемлемости рисков от их индексов приведены в таблице:

Диапазон индекса рисков	Описание	Рекомендуемые меры
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Высокая степень риска	При необходимости немедленно прекратить или сократить полеты. Реализовать меры по снижению приоритетных рисков обеспечивающие дополнительные или усиленные меры контроля за снижением индекса рисков до умеренного или низкого уровня
5D, 5E, 4C, 4D 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B 2C,	Умеренная степень риска	Разработать график проведения оценок безопасности в целях снижения индекса рисков до, по возможности, низкого уровня. Контроль за состоянием безопасности полетов
3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	Низкая степень риска	Нынешнее состояние приемлемо. Никаких дополнительных мер по снижению факторов риска не требуется

1. При принятии мер по снижению риска, определяется:

1. существуют ли защиты, способные противостоять существующему риску?
2. работают ли защиты должным образом?
3. насколько применимы такие защиты в реальных рабочих условиях?
4. насколько участвующий персонал проинформирован о факторах риска и существующих защитах?
5. есть ли необходимость в дополнительных мерах по снижению риска?

2. Снижение риска нужно соотносить со следующими факторами:

1. времени;
2. затрат;
3. трудности принятия мер для сокращения или устранения риска (т.е. управления)

3. Анализ рисков проводится по следующему алгоритму:

1. выявление угрозы;
2. оценка вероятности риска;
3. оценка серьезности риска;
4. оценка приемлемости риска;
5. контроль допустимости (снижения до уровня допустимости) риска.

4. Для снижения риска применяются следующие три стратегии:

1. **Избежание/уклонение** – полеты(полет) и иная деятельность отменяется поскольку риск превышает выгоду от продолжения этой деятельности.
2. **Сокращение** – сокращается частота полетов или иной деятельности, или принимаются меры для уменьшения масштаба последствий допущенного/принятого риска.
3. **Изолирование риска** – принимаются меры к тому, чтобы локализовать последствия риска или обеспечить резервирование для защиты от него.

Профилактика авиационных происшествий обеспечивается разработкой и выполнением предупредительных мероприятий на основе анализа уровня риска по выявленным опасным факторам (отклонениям) и их последствиям.

Анализ рисков должен проводиться по плану при проведении периодического анализа состояния безопасности полетов и немедленно при обнаружении нового риска (угрожающего фактора).

Разработка предупредительных мероприятий должна быть направлена на получение соответствующих рекомендаций по устранению опасных факторов или сведению к минимуму вероятности их проявления.

При этом должна предусматриваться:

- a. разработка частных, оперативных рекомендаций;
- b. оценка корректирующих мер;
- c. разработка информационного материала.

Комплекс предупредительных мероприятий учитывает опасность отклонений, масштабы их влияния, специфику их проявления и т.д.

Методика расчета рисков и допустимые уровни риска Академии подлежат утверждению в уполномоченном органе ГА.

Контроль и количественная оценка показателей безопасности полетов

Контроль и количественная оценка показателей безопасности полётов является процессом, при котором характеристики безопасности в Академии проверяются путём сравнения с общей политикой и целями безопасности.

Показатели безопасности определяются как уровень достижения безопасности в сравнении с Целевыми показателями безопасности, определённых Председателем СБПА, с использованием показателей эффективности обеспечения безопасности (SPI). Показатели безопасности отражают способность Академии эффективно управлять рисками.

Индикаторы показателя безопасности зависят от уровня СУБП. SPI может быть количественным или качественным.

Пример:

Количественные показатели:

- a. число выполненных обзоров безопасности;
- b. количество человек, прошедших обучение СУБП;
- c. количество выполненных внутренних аудитов, в сравнении с запланированными;
- d. число высоких рисков происшествий (закодированный в жёлтый и красный);
- e. среднее значение оценок риска (по отчётному периоду, например, 1 год);

Качественные показатели:

- a. Обратная связь получена от персонала по политике безопасности;
- b. Обратная связь, полученная от персонала по новым процедурам, внедрённым в области внутренней отчётности происшествий или идентификации опасности.

Процесс управления безопасностью Академии представляет собой замкнутый цикл. Процесс управления имеет обратную связь, обеспечивающей основу для оценки эффективности системы с тем, чтобы можно было внести в нее необходимые коррективы, позволяющие достичь желаемых уровней безопасности. Для этого установлены количественные и качественные показатели безопасности полетов, которые применяются для оценки работоспособности системы. Помимо определения факторов, с помощью которых можно измерить эффективность, в системе управления безопасностью установлены конкретные цели и задачи (заданные уровни) в сфере безопасности.

Показатели безопасности выражаются в виде частоты наступления опасного фактора, авиационного события, причиняющего вред:

- a. количество авиационных событий на 1000 ч налета или на это же количество полетов;
- b. количество авиационных событий на 1000 операций;
- c. количество авиационных событий с человеческими жертвами в год;
- d. количество серьезных инцидентов на 1000 ч налета или на это же количество полетов.

Желаемый результат в области безопасности может выражаться в абсолютных или относительных показателях. Целевой показатель может также включать желаемый процент снижения числа происшествий или конкретных типов инцидентов за определенный период времени.

В программе контроля за состоянием безопасности полетов, применяются несколько или совокупность перечисленных ниже методов:

- 1) поддержание бдительности (в отношении обеспечения безопасности) руководящим составом путем осуществления ими контроля за повседневной деятельностью в Академии;
- 2) регулярное проведение официальных аудиторских и неформальных проверок повседневной деятельности во всех областях, имеющих важное значение для безопасности полетов;
- 3) выборочное выяснение мнения служащих (как о состоянии безопасности в целом, так и о конкретных аспектах) путем проведения обследований в области безопасности полетов;
- 4) систематический анализ всех сведений о выявленных проблемах в области безопасности полетов и принятие соответствующих мер;
- 5) систематический сбор данных, отражающих фактические повседневные результаты;
- 6) макроанализов состояния безопасности полетов (исследования в области безопасности полетов);
- 7) информирование всего заинтересованного персонала о показателях безопасности.

Цикл СУБП Академии представляет собой замкнутую систему, состоящая из этапов:

- a. выявление опасного фактора;
- b. определение степени опасности;
- c. выработка вариантов корректирующих мероприятий;
- d. доведение вариантов корректирующих мероприятий до исполнителей;
- e. внедрение, реализация корректирующих мер;
- f. контроль эффективности выполненных мероприятий;
- g. выявление остаточных опасных факторов.

Заключительным этапом цикла СУБП является этап контроля эффективности выполненных корректирующих, восстановительных мероприятий. Целевой контроль осуществляется рабочей группой безопасности полетов после выполнения всех мероприятий. Цель – выявить остаточные опасные факторы, повторно оценить степень опасности и выработать дополнительные корректирующие меры. Цикл повторяется до полного устранения фактора опасности и, вероятность возникновения опасного фактора, в последующем периодически контролируется. *Цикл СУБП Академии является постоянно действующей системой в процессах управления безопасности полетов.*

Состояние безопасности полетов в Академии регулярно оценивается инспектором по безопасности полетов, анализ и выводы оформляются документально.

Подготовленная оценка безопасности полетов доводится до председателя СБПА.

3.2 Аудит по безопасности полетов

Мониторинг (аудит) за деятельностью структурных подразделений Академии по исполнению требований в области обеспечения безопасности полетов является исходным компонентом СУБП. Мониторинг организует и осуществляет инспектор по безопасности полетов с привлечением пилота инструктора по виду ВС и / или группы безопасности полетов на основании годовой интегрированной программы СУБП, квартальных планов работ или в случаях оперативной необходимости.

Внутренний мониторинг за деятельностью структурных подразделений Академии на:

- 1) регулярный мониторинг (внутренний аудит) деятельности служб Академии - осуществляется ее руководящим персоналом;
- 2) периодический (плановый) мониторинг (внутренний / внешний аудит) деятельности служб - проводится инспектором по безопасности полетов и аудиторской группой Академии. Проводится в целях выявления положительного опыта и имеющихся опасных факторов безопасности полетов;
- 3) внеплановый (внезапный) мониторинг (внутренний / внешний аудит) деятельности служб - проводится персоналом группы безопасности полетов и качества Академии. Проводится для установления фактического состояния дел и при наличии информации о наличии проблем по обеспечению безопасности полетов.

Программа аудита разрабатывается инспектором по безопасности полетов.

Мониторинг должен осуществляться в четыре этапа:

- изучение фактического состояния дел в соответствии с планом проверки по специальным картам вопросникам;
- обобщение, анализ материалов проверки и составление акта проверки;
- предоставление материалов председателю комиссии по БП, подготовка акта, инспекторского предписания;
- доклад Председателю Правления – Ректору Академии.

Мониторинг (внутренний аудит) каждого подразделения Академии осуществляется не менее 1 раза в год.

В ходе контроля проверяется:

- a. наличие нормативных документов, контрольных экземпляров нормативных документов, своевременность внесения в них изменений и дополнений;
- b. состояние безопасности полётов в подразделении;
- c. выполнение требуемых уполномоченным органом ГА мероприятий;
- d. выполнение распоряжений Председателя Правления – Ректора Академии;
- e. организацию изучения нормативных документов, знание и выполнение этих документов должностными лицами в части, их касающейся;
- f. выполнение нормативных и распорядительных документов ГА, критических замечаний и предложений, содержащихся в жалобах клиентов и обучающихся;
- g. правильность допуска специалистов Академии к повышению присвоению квалификации; своевременность подтверждения квалификации, медицинского освидетельствования, продления срока действия свидетельств;

- h. порядок восстановления на работу лиц, освобожденных (отстраненных) от выполнения работы;
- i. организацию лётной работы в Академии;
- j. организацию инженерно-авиационного обеспечения;
- k. организацию работы и обеспечение безопасности полётов инструкторами;
- l. мероприятия по обеспечению безопасности полётов, проводимые подразделениями по организации, обеспечению и выполнению полётов;
- m. ведение лётной документации и делопроизводства в Академии.

3.2.1 Планирование проверок

Планирование инспекционных проверок Академии является частью управления безопасностью полетов и осуществляется таким образом, чтобы каждый аспект деятельности подразделений и служб, участвующих в организации, производстве и обеспечении полетов, непосредственно влияющих на безопасность полетов, был подвержен проверке.

Организация планирования внутренних аудиторских проверок безопасности полетов является обязанностью инспектора по безопасности полетов.

Планирование внутренних проверок осуществляется согласно графика. Внеплановые внутренние проверки осуществляются во исполнение соответствующего приказа Председателя Правления-Ректора Академии, в котором должны быть указаны основания для проведения проверки, проверяемые аспекты деятельности и сроки ее проведения.

Основанием для проведения внеплановой проверки могут являться:

выявленные нарушения и отклонения от принятых стандартов в деятельности

Академии, непосредственно влияющие на безопасность полетов;

Изменения условий эксплуатации ВС Академии, связанные с освоением нового типа ВС, изменением условий базирования, регионов полетов и т.п.;

Авиационные события с ВС Академии.

Планы регулярных внутренних проверок разрабатываются инспектором по безопасности полетов.

Обязанностью инспектора по безопасности полетов является постоянное совершенствование программы аудита на основании опыта проведения проверок, замечаний и предложений руководства и персонала Академии.

Контроль исполнения принятых решений и указаний возлагается на инспектора по безопасности полетов.

В рамках СУБП оцениваются измеримые показатели ее эффективности, чтобы определить, что система работает в соответствии с ожиданиями, а не просто соответствует нормативным требованиям. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов используются для отслеживания известных факторов риска для безопасности полетов, выявлять возникающие факторы риска для безопасности полетов и определять необходимые корректирующие действия.

Эффективность СУБП в деле обеспечения безопасности полетов выражается в показателях эффективности обеспечения безопасности полетов и в соответствующих значениях целевых и пороговых уровней безопасности полетов.

При установлении целевых и пороговых уровней безопасности полетов используются конкретные показатели за прошлые периоды.

Определение аварийного уровня для показателя безопасности полетов. Пороговый (сигнальный) уровень является общим критерием для разграничения приемлемых и неприемлемых уровней обеспечения безопасности полетов для конкретного показателя.

Порядок проведения внутренних/внешних аудитов идентичен для различных областей аудита, поэтому аудиты могут объединяться путем расширения области их применения с целью сокращения издержек и повышения эффективности программы аудитов.

№, п/п	Область аудита
1	Наземное обслуживание воздушного судна на перроне
2	Аэродромное обеспечение полетов в аэропорту базирования
3	Аварийно-спасательное обеспечение полетов, ликвидация ЧС
4	Обеспечение безопасности работ на аэродроме
5	Контроль над живой природой
6	Порядок хранения и заправки ВС авиаГСМ
7	Удаление и предупреждение обледенения ВС
8	Система управления безопасностью полетов
9	Авиационная безопасность

Область аудита

- 1 Наземное обслуживание воздушного судна на перроне
- 2 Аэродромное обеспечение полетов в аэропорту базирования
- 3 Аварийно-спасательное обеспечение полетов, ликвидация ЧС
- 4 Обеспечение безопасности работ на аэродроме
- 5 Контроль над живой природой
- 6 Порядок хранения и заправки ВС авиаГСМ
- 7 Удаление и предупреждение обледенения ВС
- 8 Система управления безопасностью полетов
- 9 Авиационная безопасность

Виды и периодичность аудитов

Аудиты охватывают службы АО «Академия гражданской авиации», а также сторонние организации, работающие на аэродроме базирования ВС академии и оказывающие влияние на безопасность полетов.

Аудиты проводятся в соответствии с утвержденным графиком не реже 1 раза в год по всем областям аудита.

Аудиты могут быть внеочередными в случае необходимости. Внеочередные аудиты проводятся на основании значительного числа установленных нарушений, несоответствий в деятельности производственных служб аэропорта базирования ВС академии, сторонних организаций, жалоб студентов и персонала, и иницируются инспектором по безопасности полетов, департаментом качества, или руководством АО «Академия гражданской авиации».

Независимость аудитов

Основной принцип при проведении аудитов – их независимость, т.е. аудиторы не являются работниками проверяемых служб и/или организаций. Данный принцип исключает возможность конфликта интересов аудитора, из-за выполнения обязанностей в определенной сфере деятельности и осуществления ее проверки. Независимость также обеспечивает возможность проведения аудитов в наиболее проблемных областях деятельности.

Подобный независимый характер аудитов позволяет гарантировать их объективность и отсутствие заинтересованности со стороны аудиторов.

Несмотря на то, что аудиты проводятся независимыми аудиторами, в качестве технических экспертов могут привлекаться специалисты проверяемых служб и организаций.

Требования к внутренним/внешним аудиторам

Аудиты проводятся назначенными внутренними/внешними аудиторами по безопасности полетов, менеджмента качества или/и членами рабочей группы по безопасности полетов.

Должностным лицом, ответственным за организацию и контроль проведения внутренних/внешних аудитов по СУБП, является инспектор по безопасности полетов. Аудиты по СУБП проводятся одним аудитором или группой аудиторов.

Внутренние/внешние аудиторы должны соответствовать следующим критериям:

образование высшее или среднее специальное, опыт работы не менее 1 года в проверяемой сфере авиационной деятельности, наличие соответствующей подготовки, знание связанных регламентирующих документов, требований НПА, международных стандартов ИКАО и лучших мировых авиационных практик (IATA, IASA, ISO и т.п.);

для того чтобы аудиторы обладали основными навыками и техниками в области аудита, необходимо обязательное обучение, подтвержденное сертификатами об успешном окончании, по курсу «Методика проведения аудитов».

Должностное лицо, отвечающее за организацию и контроль проведения внутренних/внешних аудитов, составляет анкеты (Приложение №7) на внутренних/внешних аудиторов, постоянно обновляет в них информацию об опыте работы и повышении квалификации. К анкете прикладываются копии сертификатов, которые хранятся в течение всего периода работы аудитора.

Для поддержания и повышения компетенции внутренние/внешние аудиторы должны участвовать в проведении аудитов не реже 1 раза в год и принимать участие в семинарах, конференциях, учебных курсах в зависимости от потребностей организации, при внедрении, изменении принятых на предприятии стандартов.

Внутренние/внешние аудиторы обязаны соблюдать следующие этические нормы:

- выполнять свои обязанности, обеспечивая максимальную достоверность и непредвзятость относительно проверяемой деятельности служб и сторонних организаций;
- до начала выполнения аудита информировать должностное лицо, отвечающее за организацию и контроль проведения внутренних аудитов, о любых связях с аудируемыми службами и сторонними организациями, которые могут повлиять на объективность аудита, противоречит принципу независимости;
- не принимать никаких подарков, вознаграждения от аудируемых служб и организаций, от их представителей или других заинтересованных людей;
- не раскрывать результатов аудитов или иную информацию, полученную в ходе аудитов, какой-либо третьей стороне без предварительного письменного согласия первого руководителя аэропорта или руководителя аудируемой организации;
- не предпринимать действия, которые могут навредить репутации или интересам аудируемых служб аэропорта или сторонней организации;
- в случае нарушения настоящих этических норм оказывать полное содействие расследованию.

Планирование и подготовка к проведению внутренних/внешних аудитов

1. Процесс планирования проведения аудитов гарантирует, что аудиты являются эффективными и проводятся по установленным правилам, а цели аудита достигнуты.

2. Внутренние/внешние аудиты проводятся в соответствии с графиком, который составляется должностным лицом, ответственным за организацию и контроль аудитов, в декабре текущего календарного года на следующий календарный год.

3. График утверждается первым руководителем академии и при необходимости может корректироваться в течение года.

4. График аудита доводится до сведения ответственных ведущих аудиторов и/или аудиторов.

5. План аудита составляется аудитором (ведущим аудитором) и утверждается директором по авиационным стандартам, не позднее чем за 1 месяц до начала аудита и направляется всем руководителям проверяемых подразделений/служб и сторонних организаций для согласования даты,

сроков, ответственных лиц, получения предварительной информации, организации доступа к документации и рабочим местам.

6. План аудита должен включать следующие разделы: цели аудита, область применения аудита, критерии аудита, имена, должности аудиторов, расписание аудита (дата, время, перечень служб, которые будут проверяться, место проведения аудита, деятельность, которая будет проверяться). Число аудиторов и длительность аудита устанавливаются ведущим аудитором, исходя из объема вопросов, требующих проверки. (Приложение №8).

7. Аудит выполняется согласно контрольным перечням или чек-листам. (Приложение №11 и 12)

8. Чек-листы разрабатываются в соответствии с критериями аудита (требований внутренних регламентирующих документов, действующего законодательства РК, стандартов ИКАО, IASA и пр.). Чек-листы должны обновляться в соответствии с изменениями, вносимыми во внутренние документы, внешние документы (НПА, стандартами IASA и пр.), для этого они пересматриваются не реже 1 раза в год ведущими аудиторами. Перед каждым аудитом чек-листы просматриваются аудиторами на предмет включения вопросов, связанных с новыми выявленными опасностями и мерами по контролю за связанными с ними рисками, а также вопросы предыдущих проверок, реализация

Мероприятий, по которым требует проверки.

Порядок проведения аудита

1. Аудит начинается с вводного совещания, инициируемого аудитором (ведущим аудитором) для руководителей проверяемых подразделений/служб и представителей сторонних организаций. Во время этого совещания разъясняются цели, область аудита, критерии и план аудита.

2. Аудиты включают в себя следующие методы:

- обзор процедур и технологий;
- наблюдение за выполнением операций;
- беседа с эксплуатационным персоналом;
- проверка документации и записей,
- осмотр состояния оборудования, технических средств и объектов.

3. Руководителем структурных подразделений/служб и представители сторонних организаций должны оперативно оказывать полное содействие аудиторам при проведении проверок, обеспечить свободный доступ к документации, осуществлять разъяснение отдельных вопросов по деятельности организации.

4. Аудиторы не должны нарушать, мешать, ставить под угрозу выполнение операций, требования безопасности.

5. В ходе наблюдений, беседы и работы с документацией аудиторами собираются необходимые доказательства соответствия деятельности установленным требованиям. Соответствие означает наличие задокументированного требования и его внедрения в деятельность. Если изучаемый вопрос не удовлетворяет в полной мере указанным критериям, то аудитор отмечает в чек-листе несоответствие с указанием в разделе примечаний детали несоответствия и ссылку на нормативный документ.

6. При этом чек-листы представляют собой контрольные перечни установленных на предприятии требований и процедур, а выполняемый анализ является анализом пробелов и состоит в проведении сравнительного анализа с требованиями, отраженными в чек-листах. В то же время в ходе аудитов могут обнаружиться новые факторы опасности, которые также фиксируются в соответствующем разделе чек-листа.

7. В ходе аудита аудитор (ведущий аудитор) может собирать промежуточные совещания с командой аудиторов для обсуждения результатов и хода аудита.

8. В последний день аудита аудитором (ведущим аудитором) проводится заключительное совещание, на котором руководителям структурных подразделений/служб представляется предварительный отчет о результатах аудита в электронном или в бумажном варианте.

9. Аудитор (ведущий аудитор) оценивает в общем ход аудита, перечисляет выявленные несоответствия, предоставляет необходимые доказательства, формулирует предварительный отчет,

устанавливает сроки для разработки корректирующих мер. В ходе заключительного совещания в полной мере выясняются все спорные ситуации и достигается соглашение между аудитором (командой аудиторов) и представителями проверяемых структурных подразделений/служб и организаций, уточняется перечень несоответствий.

10. Если спорные вопросы не удается разрешить в ходе совещания, аудитор/ведущий аудитор оставляет за собой право оформить выявленное несоответствие даже в случае несогласия проверяемого структурного подразделения/службы, организации, но с обязательной пометкой у данного несоответствия для представления его вместе с доказательствами руководству аэропорта, организации.

Отчет по результатам аудитов

1. Результаты аудита оформляются аудитором (ведущим аудитором) в форме акта по результатам аудита (Приложение № 9) и представляются руководителям структурных подразделений/служб, сторонним организациям не позднее 10 дней после окончания аудита.

2. Акт также представляется всем членам Руководства аэропорта и используется должностным лицом, ответственным за организацию и контроль проведения внутренних/внешних аудитов, для оценки эффективности программы аудитов.

3. Данные по результатам аудита вводятся в базу данных по учету результатов аудитов.

Анализ первопричин и разработка корректирующих и превентивных мер

Все несоответствия, выявленные в ходе аудита, передаются в ответственные структурные подразделения/службы, сторонние организации для анализа первопричин и разработки отчета - плана корректирующих и превентивных действий не позднее 10 дней со дня получения акта по результатам аудитов. Анализ первопричин и план корректирующих и превентивных действий должен быть разработан не позднее 14 дней после окончания аудита. Руководители структурных подразделений/служб, представители сторонних организаций совместно с эксплуатационным персоналом выявляют первопричины несоответствий и разрабатывают план корректирующих и превентивных действий, указывая сроки по их реализации и ответственных лиц. Сроки реализации мер не должны превышать 6 месяцев. Анализ первопричин направлен на определение истинных причин и проводится для разработки превентивных мер для предупреждения повторного появления несоответствий. Первопричина не должна повторять формулировку несоответствия. Следует помнить, что первопричины во многом обусловлены скрытыми организационными факторами. Выполненный анализ первопричин и план корректирующих и превентивных действий вносится руководителями структурных подразделений/служб, представителями сторонних организаций в соответствующие разделы аналитических форм и предоставляются аудитору (ведущему аудитору) в установленные сроки. Аудиторы оценивают приемлемость выполненного анализа и в случае необходимости могут потребовать проведения повторного более глубокого анализа. Руководители структурных подразделений/служб должны предпринять все необходимые меры по реализации корректирующих и превентивных действий и устранения несоответствий в установленные сроки в рамках своей ответственности. Несоответствие считается устраненным, если есть документированное требование или описание для данного несоответствия и реальное внедрение задокументированного требования. По истечении сроков реализации планов корректирующих действий, ответственным структурным подразделениям/службам необходимо заполнить раздел «окончательные действия» и предоставить аудитору (ведущему аудитору) доказательную документацию.

Доказательная документация анализируется аудиторами, которые принимают решение о необходимости проверки внедрения и оценки эффективности корректирующих мер, возможности устранения несоответствий. Ведущий аудитор вносит текущую информацию о состоянии несоответствий в базу данных по учету результатов аудитов. Администрирование базы данных выполняет так же, инспектор по безопасности полетов. Если внедрение корректирующих мер требует существенных финансовых, материальных, человеческих ресурсов, изменения структуры аэропорта, то решение вопроса об устранении несоответствия передается руководству аэропорта или сторонней организации. Руководство аэропорта, сторонней организации может предложить новые менее

капиталоемкие корректирующие действия или принять предложенные, выделив необходимые ресурсы с учетом выставляемых приоритетов. При этом основными критериями выбора корректирующих мер должны быть их эффективность, обеспечение приемлемых уровней безопасности полетов. Управленческие решения оформляются протоколом.

Проверка внедрения и эффективности корректирующих действий

Аудитор (ведущий аудитор) составляет план контрольной проверки реализации корректирующих и превентивных действий и согласовывает его со структурными подразделениями академий и сторонними организациями.

- Если в ходе проверки устанавливается, что предложенные корректирующие и превентивные действия не внедрены, то ответственное лицо в форме отчета указывает причину и устанавливает новые сроки их реализации.
- Если меры были внедрены, то несоответствие может быть закрыто аудитором или аудитор принимает решение о проведении мониторинга для оценки эффективности принятых мер. В этом случае составляются чек-листы и проводится мониторинг в течение установленного срока. После мониторинга ответственным аудитором выставляется статус несоответствия: Открыто, Закрыто.
- Если статус несоответствия – «Открыто», то выполняется повторный анализ несоответствия, при этом к форме отчета прикладывается лист дополнения для определения первопричины и разработки дополнительных корректирующих и превентивных действий.
- Несоответствия считаются закрытыми (устраненными) только после предоставления подтверждения о том, что предпринятые действия позволяют их устранить.
- Результаты аудиторских проверок используются при оценке состояния безопасности полетов, качества деятельности в академии. В случае не устранения несоответствий, выявленных в ходе аудиторских проверок, в установленные сроки и/или в случае возникновения спорных или конфликтных ситуаций, руководство АО «Академия гражданской авиации» принимает решение о реализации мер по разрешению сложившейся ситуации.
- Для сторонних организаций в случае не устранения несоответствий в установленные сроки аэропорт направляет соответствующий запрос в уполномоченную организацию гражданской авиации для принятия надлежащих мер.
- Результаты аудитов представляются всем вовлеченным руководителям служб, сторонних организаций, руководству академий. Выводы аудитов являются входной информацией для оценки производственных показателей, их динамики, позволяют сделать заключения об изменениях в уровнях качества деятельности, эффективности программы аудитов.
- Окончательные результаты аудиторских проверок с информацией о внедрении мер, статусе несоответствий, заключением ведущего аудитора представляются руководству, сторонним организациям, начальникам проверяемых служб.

Документирование результатов аудитов

Свидетельства аудита документируются в чек-листах, выводы аудита вносятся в акты по аудитам. Первопричины, корректирующие и превентивные меры, сроки их реализации и эффективности, статусы несоответствий документируются в соответствующих разделах отчета. Ведущий аудитор вносит в базу данных указанную информацию по всем выявленным несоответствиям. Ведущий аудитор контролирует своевременное предоставление информации службами и сторонними организациями. Информация из базы данных используется для оценки эффективности операционных процессов, процессов управления безопасностью полетов. Доля устранённых в установленные сроки несоответствий, выявленных в ходе аудитов, является одним из показателей эффективности безопасности полетов и качества деятельности. Доля несоответствий к общему числу проверяемых вопросов также может рассматриваться как показатель эффективности.

3.3 Контроль над осуществлением изменений

Академия управляет изменениями, которые могут влиять на факторы риска для безопасности. Управление изменением является процессом идентификации внешних и внутренних изменений, которые могут оказывать воздействие на безопасность полетов. Используются существующие показатели опасности, оценки риска и процессы уменьшения факторов риска (Таблица №2).

Изменения включают организационные изменения относительно обязанностей по безопасности полетов.

Ниже неисчерпывающий список примеров изменений, которые должны быть рассмотрены:

- a. изменения в авиационном законодательстве,
 - b. смена ответственного руководителя,
 - c. изменение местонахождения,
 - d. аутсорсинг,
 - e. слияния,
 - f. изменение условий рынка,
 - g. изменение финансового состояния,
 - h. новая сфера деятельности,
 - i. новые типы ВС,
 - j. новые правила технического обслуживания, оборудование или инструменты,
 - k. прием на работу нового авиационного персонала,
- и т.д.

Изменения могут иметь положительное или отрицательное влияние на безопасность полетов. Любое изменение, которое может иметь эффект на безопасность полетов, должно идентифицироваться и управляться посредством существующих процессов в Академии для определения уровня опасности, оценки и уменьшения факторов риска.

Процедура оценки влияния изменения Академии:

1. Идентифицируйте характер и объем изменения (й).
2. Выполните первоначальное изучение оценки влияния изменения:
 - a. внутренние нормативные документы (Стандарты) Академии,
 - b. организация труда (штатное расписание, дополнительное обучение, и т.д.),
 - c. инфраструктура,
 - d. техническое обслуживание оборудования или воздушных судов.
3. Выполните Анализ риска безопасности:
 - a. Идентифицируйте опасности, связанные с внедрением предложенного изменения и их возможные последствия,
 - b. Идентифицируйте существующий контроль рисками и определите дополнительные меры по уменьшению рисками.
4. Идентифицируйте ключевой персонал, который поможет внедрить изменения и требуемые меры по уменьшению рисками и включить их в процесс управления изменениями.
5. Определите план внедрения.
6. Оцените финансовые затраты.
7. Выполнить мероприятия по плану.
8. Проверьте эффективность принятых мер.

Таблица управления изменениями

№	Опасность	воздействие последствия	пострадавшие лица	управление риском	риски			дополнительные меры по уменьшению риска	ответственн ый за изменение	Дата	остаточные риски		
					П	Д	Н				П	Д	Н
Изменения													

Проект менеджер	Ф.И.О.	Подпись	Дата
Ответственный исполнитель			

3.4 Постоянное совершенствование СУБП и контроль знаний

Академия отслеживает и оценивает эффективность процессов СУБП, чтобы обеспечить постоянное совершенствование функционирования. Оценка постоянного совершенствования производится путем отслеживания показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в Академии и непосредственно связана с уровнем развития и эффективности СУБП.

Процессы обеспечения безопасности полетов способствуют совершенствованию СУБП посредством осуществления периодической проверки (верификации) и принятия соответствующих мер. Эти цели достигаются с помощью проведения внутренних оценок и независимых аудитов СУБП.

3.4.1 Процесс постоянного пересмотра и совершенствования СУБП Академии является обеспечение ее (СУБП) соответствия требованиям, адекватности, эффективности и актуальности.

3.4.2 Процесс постоянного пересмотра и совершенствования СУБП включает:

- 1) разработку методов оценки и обеспечение их независимости от оцениваемых технических процессов;
- 2) определение процессов внутренней политики;
- 3) определение процессов внешней политики;
- 4) установление графика оценки подразделений Академии, технических средств, документации и процедур, проводящийся в ходе проверок и обследований;
- 5) разработку документации по обеспечению безопасности полетов в эксплуатационных условиях.

3.4.3 Непрерывное совершенствование СУБП обеспечивается:

оценкой инспекторских проверок;
оценкой результатов проверки деятельности персонала академии;
анализом эффективности системы управления рисками и угрозами безопасности полетов;
оценка результатов внутренних и внешних аудитов Академии;
анализ результатов постоянных мониторингов состояния авиационной системы.

3.4.4 По результатам внутренних аудиторских проверок состояния безопасности полетов, достигнутых промежуточных и конечных результатов в летной работе, а также мониторинга соответствия, действующего РУБП Академии нормативным требованиям по безопасности полетов, выявляются текущие недостатки и несоответствия СУБП.

3.4.5 Плановые проверки функционирования СУБП осуществляются не менее одного раза в квартал, или при возникновении такой необходимости, или при получении информации по СДС. Плановая оценка СУБП осуществляются по контрольным картам для оценки СУБП.

3.4.6 Итоговая проверка, перепроверка осуществляется в конце каждого календарного года согласно контрольной карте для оценки СУБП.

3.4.7 Корректирующие мероприятия могут быть приняты и по результатам аудитов качества, если таковые имеют влияние на безопасность полетов.

3.4.8 Ответственность за организацию и проведение регулярных проверок возлагается на менеджера по безопасности полетов Академии.

3.4.9 Менеджер по безопасности полетов Академии, или по указаниям ректора академии, или по рекомендациям аудиторской группы разрабатывает корректирующие мероприятия.

3.4.10 Корректирующие мероприятия рассматриваются на СБПА для их одобрения или уточнения.

3.4.11 Решение на реализацию корректирующих мероприятий, внесение изменений и дополнений в РУБП принимается в соответствии с разделом 2 «Контроль документооборота» настоящего РУБП.

ГЛАВА 4. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Популяризация безопасности является процессом, нацеленным на продвижение культуры безопасности. Весь персонал в организации должен знать свою важную роль в обеспечении безопасности и поддержании эффективности СУБП в ежедневной деятельности. Для определения уровня культуры безопасности в АО «Академия гражданской авиации» разработана анкета с контрольными вопросами (приложение № 3), ответы на которые позволяют судить о культуризации процесса безопасности в отделах и службах нашего учебного заведения. По результату опроса, в случае необходимости, составляется план действий для улучшения ситуации в том или ином отделе или службе Академии.

Руководители выполняют ключевую роль в СУБП Академии. Все их действия направлены на приверженность безопасности. Они показывают пример и играют существенную роль в популяризации безопасности.

Обучение и эффективный обмен информации о безопасности полётов являются важными процессами, в поддержании популяризации безопасности.

В рамках популяризации СУБП для учащихся (студентов), имеется вводный инструктаж по безопасности полетов по теме добровольных сообщений и культуры безопасности.

4.1 Подготовка и обучение

Целью профессиональной подготовки персонала, участвующего в управлении безопасностью полетов Академии является обучение специалистов в области обеспечения безопасности полетов, организации и проведения расследований авиационных событий, выявление опасных факторов, обеспечение эффективного функционирования СУБП.

Виды подготовки в области СУБП:

1) первоначальная подготовка специалистов по безопасности полетов и расследованию авиационных происшествий и инцидентов;

2) поддержание профессионального уровня специалиста по безопасности полетов.

Обучение специалиста в области безопасности полетов и СУБП осуществляют аккредитованные учебные организации, одобренные ААК или зарубежные утвержденные учебные организации (ИКАО, МАК, и др.).

Ознакомление с СУБП включено в подготовку сотрудника при найме в Академию или в учебную программу.

Весь персонал обучается в зависимости от своих обязанностей по безопасности с соответствующими записями всех обучений по безопасности полётов. Отчетный материал по обучением должен быть сохранен. Такое обучение одинаково связано с прямой безопасностью (введение в систему безопасности полётов, противопожарная безопасность, обучение и практические занятия по аварийному оповещению на случай АИ и т.д.), а также с косвенной (человеческий фактор, авиационного законодательства, передача опыта и т.д.).

Весь персонал проходит обучение для поддержания своей компетенции один раз, в три года. Это обучение включает в себя уведомление о любых изменениях в применяемых положениях и правилах, процедурах Академия, которые влияют на безопасность в технических вопросах.

Формирование в организации культуры безопасности полетов персонала Академии неразрывно связано с эффективным осуществлением программы подготовки в области управления безопасностью полетов. Все сотрудники Академии должны быть знакомы с концепцией, политикой, процедурами и практикой организации в области обеспечения безопасности полетов и со своими функциями и обязанностями в рамках структуры управления безопасностью полетов. Подготовку по вопросам обеспечения безопасности полетов следует начинать с этапа ознакомительного инструктажа для вновь нанятых сотрудников и продолжать на всем протяжении их работы в Академии.

Специализированную подготовку по вопросам управления безопасностью полетов необходимо организовывать для тех сотрудников, которые по работе связаны с конкретными аспектами обеспечения безопасности полетов. Программа подготовки должна гарантировать понимание и соблюдение всеми сотрудниками политики и принципов данной организации в области безопасности полетов, а также знание своих функциональных обязанностей по обеспечению безопасности полетов.

В зависимости от характера выполняемой работы уровень требуемой подготовки по вопросам управления безопасностью полетов может быть, например,:

- 1) корпоративные занятия по безопасности полетов для всех сотрудников;
- 2) подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава;
- 3) курсы для эксплуатационного персонала (пилоты, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов);
- 4) подготовка для специалистов по обеспечению безопасности полетов.

4.1.1 Подготовка и образование авиационного персонала.

Формой начальной подготовки в области безопасности полетов для всех сотрудников является ознакомление с целями СУБП Академии и необходимостью формирования культуры безопасности полетов.

Всем сотрудникам Академии необходимо прослушать базовый вводный курс, освещающий следующие вопросы:

- 1) основные принципы управления безопасностью полетов;
- 2) корпоративная концепция безопасности полетов, политика и стандарты в области безопасности полетов (включая корпоративный подход к мерам дисциплинарного характера в сфере обеспечения безопасности полетов, комплексный характер управления безопасностью полетов, принятие решений по управлению факторами риска, культура безопасности полетов и т. д.);
- 3) важность соблюдения политики в области безопасности полетов и процедур, являющихся составной частью СУБП;
- 4) возможности человека;
- 5) организация работы, функции и обязанности сотрудников по обеспечению безопасности полетов;
- 6) корпоративный опыт в сфере безопасности полетов, включая области системных недостатков;
- 7) корпоративные цели и задачи в области безопасности полетов;
- 8) корпоративные программы управления безопасностью полетов;
- 9) необходимость постоянной внутренней оценки показателей безопасности полетов в организации (например, опросы сотрудников, проверки и оценки состояния безопасности полетов);
- 10) представление данных о происшествиях, инцидентах и возможных угрозах;
- 11) каналы связи по вопросам безопасности полетов;
- 12) обратная связь и методы распространения информации о безопасности полетов;
- 13) программы стимулирования в области обеспечения безопасности полетов (если таковые имеются);
- 14) проверки состояния безопасности полетов;
- 15) популяризация и распространение информации о безопасности полетов.

4.1.2 Подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава.

Руководители должны понимать принципы, на которых основывается функционирование СУБП. В процессе подготовки руководителей среднего и низшего звена изучить принципы СУБП, их обязанности и ответственность в сфере обеспечения безопасности полетов, ознакомить с правовыми аспектами проблемы, их должностную и юридическую ответственность, возможности человека.

4.1.3 Специализированная подготовка по вопросам безопасности полетов.

Для выполнения специальных функций в сфере обеспечения безопасности полетов требуется специально подготовленные сотрудники, владеющие навыками в области:

1. расследования опасных событий;
2. человеческого фактор в авиационном событии;
3. контроля за показателями безопасности полетов;
4. выполнения оценок состояния безопасности;
5. управления базами данных о безопасности полетов;
6. проведения проверок в сфере обеспечения безопасности полетов.

Сотрудники, выполняющие эти задачи, должны иметь подготовку по использованию специальных методов и процедур. В зависимости от объема требуемой подготовки и уровня информированности по вопросам управления безопасностью полетов в организации может потребоваться привлечь внешних специалистов для проведения подготовки.

Подготовка в области СУБП для эксплуатационного персонала Академии является частью общей программы обучения в организации. В дополнение к корпоративным ознакомительным инструктажам, о которых говорилось выше, сотрудникам, непосредственно задействованным в области производства полетов (члены летного экипажа, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и т.д.) потребуется более детальная специализированная подготовка по безопасности полетов в следующих областях:

- 1) процедуры представления донесений об авиационных происшествиях и инцидентах;
- 2) специфические опасности, с которыми сталкивается эксплуатационный персонал;
- 3) возможности человека;
- 4) процедуры представления донесений об опасностях;
- 5) специальные инициативы в области безопасности полетов
- 6) сезонные угрозы и процедуры в области безопасности полетов (полеты в зимнее время и т.д.);
- 7) порядок действий в аварийных ситуациях.

4.1.4 Подготовка персонала по вопросам безопасности полетов.

В идеале, каждый сотрудник Академии для выполнения своих функций в рамках СУБП должен пройти соответствующую подготовку, которую можно получить внутри Академии или на внешних курсах, однако основная часть информации будет получена в ходе самостоятельного изучения принципов СУБП.

Стандартная подготовка по СУБП состоит из 4 компонентов и 12 элементов

<i>КОМПОНЕНТ</i>	<i>ЭЛЕМЕНТ</i>
1. Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов	1.1 Обязательства руководства
	1.2 Ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов
	1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов
	1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки
	1.5 Документация по СУБП
2. Управление факторами риска для безопасности полетов	2.1 Выявление опасных факторов
	2.2 Оценка и уменьшение факторов риск для безопасности полетов
3. Обеспечение безопасности полетов	3.1 Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов
	3.2 Управление изменениями
	3.3 Постоянное совершенствование СУБП
4. Популяризация вопросов безопасности полетов	4.1 Подготовка и обучение персонала
	4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

При необходимости, руководящий состав Академии проходит дополнительную подготовку по следующим темам:

- 1) принцип СУБП;
- 2) функционирование СУБП;
- 3) правила расследование авиационных происшествий и инцидентов;
- 4) правила проведения аудитов и сертификационных обследований;

Также со всеми обучаемыми обсуждаются темы, описанные ниже:

- 1) Человеческий фактор в учебном процессе.
- 2) Предполётный и послеполётный разборы
- 3) Физические особенности
- 4) Медикаменты
- 5) Стресс
- 6) Алкоголь
- 7) Усталость
- 8) Правила безопасности в Академии

Однако, для сотрудников некоторых специальностей Академии и студентов программа может быть сокращена. Объём и полноту подготовки, в зависимости от задач и обязанностей, возложенных на того или иного сотрудника, определяет действующий специалист по обеспечению безопасности полетов, инспектор по безопасности полетов Академии ГА.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ**по фактору риска, угрожающему безопасности полетов**

Дата заключения: « ____ » _____ 202__ г

На сообщение № _____ от « ____ » _____ 202__ г, о факте _____
порядковый номер и дата регистрации сообщениякраткое описание фактора риска

_____ Эксперты Рабочей группы по безопасности полетов подготовили заключение по влиянию данного фактора риска на уровень безопасности полетов воздушных судов летно-тренажерного центра АО «Академия гражданской авиации». В частности, _____

краткая оценка влияния фактора на безопасность полетовкраткая оценка влияния фактора на безопасность полетовкраткая оценка влияния фактора на безопасность полетов

Меры по защите от фактора*: _____

Подготовил заключение: _____
Должность, ФИОЗаключение получено: _____ / _____ « ____ » _____ 202__ г.
Подпись, Ф.И.О принявшего заключение

Приложение № 2

к Руководство по управлению
безопасностью полетов**Форма журнала**
учета сообщений от персонала о факторах, угрожающих безопасности
полетов

№ п.п	номер сообщения	Должность, ФИО лица, подавшего	Подпись, ФИО лица принявшего	Дата ответа на сообщение	Должность, ФИО, получившего ответ	Подпись лица, получившего ответ

ВОПРОСЫ ДЛЯ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

« ___ » _____ 202__ г.

Фамилия И.О. _____

Кафедра _____

1	ПРИЗНАНИЕ ОПАСНОСТЕЙ: Руководство осознает наличие человеческого фактора организационного характера, который может поставить под угрозу производство полетов.
2	ПРИЗНАНИЕ ВОЗМОЖНЫХ НЕУДАЧ: Руководство признает эпизодические неудачи и неприятные сюрпризы как неизбежные. Оно предвидит, что сотрудники будут совершать ошибки и обучают персонал обнаруживать и исправлять их.
3	ОБЯЗАТЕЛЬСТВА: Руководство привержено целям безопасности полетов и выделяет необходимые ресурсы для их достижения.
4	РЕГУЛЯРНЫЕ СОВЕЩАНИЯ: Вопросы безопасности регулярно рассматриваются на совещаниях высокого уровня, а не только после происшествий.
5	АНАЛИЗ СОБЫТИЙ: Прошлые события внимательно анализируются на совещаниях высокого уровня, а извлеченные уроки используются для широких реформ, а не для решения мелких вопросов.
6	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СРЕДСТВ ЗАЩИТЫ: После происшествия главной целью руководства является определение причин сбоя системной защиты и совершенствование ее качества, а не поиск виновных с целью переложить на них ответственность.
7	«ПРОВЕРКИ ЗДОРОВЬЯ» ОРГАНИЗАЦИИ: Руководство принимает профилактические меры по безопасности, к которым относятся все или некоторые из следующих шагов: выявление и устранение периодически повторяющихся ошибок; стремление устранить факторы организационного и технологического характера, которые могут спровоцировать ошибки; проведение «мозговых штурмов» сценариев возможных ошибок, а также регулярные «проверки здоровья» организационных процессов, которые могут стать причиной происшествий.
8	ВЛИЯНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ: Руководство признает, что организационные факторы, провоцирующие ошибки (недоукомплектованность персоналом, нехватка оборудования, неопытность и бессистемная подготовка кадров, неадекватная система взаимодействия «человек – машина» и так далее), легче контролировать и исправлять, чем влиять на психологию человека, включая его невнимательность, небрежность или забывчивость.
9	ИНФОРМАЦИЯ: Считается, что эффективное управление безопасностью, как и любой другой управленческий процесс, во многом зависит от сбора, анализа и распространения соответствующей информации.
10	ВАЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ: Руководство признает необходимость объединения получаемой информации (например, от системы предоставления данных об опасных сближениях и инцидентах) с имеющейся. Последний вид информации поступает не только из материалов эпизодических проверок. К ней относятся: регулярная выборка из разных организационных параметров (включая планирование, составление бюджета, создание благоприятных

	рабочих условий, процедур, средств защиты, обучение персонала и т.д.), чтобы определить, какие из этих важных элементов требуют повышенного внимания, а затем - принять меры для исправления ситуации.
11	УЧАСТИЕ ПЕРСОНАЛА В СОВЕЩАНИЯХ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ: В совещаниях по безопасности участвуют сотрудники из разных управлений и отделов.
12	ПРОДВИЖЕНИЕ ПО СЛУЖБЕ: Назначения на должности, связанные с обеспечением безопасности (управление рисками или качеством), рассматриваются как возможность быстрого карьерного роста, а не как тупиковая ситуация. Такие назначения престижные и сопровождаются ростом заработной платы.
13	ПОЛУЧЕНИЕ ПРИБЫЛИ или ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ: Известно, что достижение коммерческих целей и задачи повышения безопасности могут противоречить друг другу. В организации принимаются меры, позволяющие распознавать и устранять такие конфликты эффективным и понятным для всех образом.
14	ПОощРЕНИЕ СООБЩЕНИЙ: Разработаны политические принципы, направленные на поощрение сотрудников поднимать вопросы безопасности (одной из определяющих характеристик «патологической культуры» является «убийство» информатора, то есть его дискредитация или увольнение).
15	ДОВЕРИЕ: Организация признает принципиальную зависимость системы управления безопасностью от доверия сотрудникам - это, прежде всего, касается систем предоставления сообщений. Культура безопасности - то есть культура информирования – является продуктом культуры предоставления сообщений, которая, в свою очередь, может возникнуть только на почве культуры справедливых отношений.
16	УСЛОВНОЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ НАКАЗАНИЯ: Политические принципы в отношении систем предоставления сообщений об опасных сближениях и инцидентах ясно определяют позицию организации по отношению к условному освобождению от наказания, конфиденциальности и структурному отделению подразделения по сбору информации от органа, занимающегося дисциплинарными разбирательствами.
17	ВИНА: Дисциплинарная политика основана на согласованном (то есть, оговоренном) разделении приемлемого от неприемлемого поведения. Все сотрудники понимают, что лишь небольшая часть небезопасных действий – результат безответственного поведения, за которым следуют соответствующие санкции, но за большинство подобных действий наказание не предусмотрено. Ключ к определению вины не столько в самом действии - ошибке или нарушении – сколько в природе поведения, которое его сопровождало. Если поведение имело форму преднамеренного и неоправданного риска или действия, при котором ошибку можно было избежать, такое действие заслуживает наказания независимо от того, ошибка это или нарушение.
18	НАВЫКИ НЕТЕХНИЧЕСКОГО ХАРАКТЕРА: Линейное руководство поощряет сотрудников расширять свой кругозор (включая нетехнические и технические навыки), необходимые для обеспечения безопасности и эффективности производственной деятельности. Расширенный кругозор позволяет предвидеть возможные ошибки и возможности их исправления. Такого рода мысленная подготовка на индивидуальном и организационном уровнях является одним из признаков высокой надежности системы и выходит за рамки обычных тренажерных проверок.
19	ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ: В организации имеются каналы надежной, эффективной и понятной связи для информирования об уроках, извлеченных из баз данных реагирующей и профилактической информационных систем. Во всех случаях главное внимание следует уделять распространению таких уроков на систему в целом.
20	ПРИЗНАНИЕ ОШИБОК: Организация имеет желание и возможности признавать свои ошибки, извиниться за них, а также заверять пострадавших (или их родственников), в том, что уроки, извлеченные из таких происшествий, могут предотвратить их повторение.

Варианты ответов:

- (А) Да = это определено касается моей организации;
 (В) ? = «не знаю», «возможно» или «может быть, частично верно».
 (С) НЕТ = это определено не касается моей организации.

Общее
количество
баллов

Объяснение результата	
16-20 баллов:	Организация настолько «здоровая», что даже не верится.
11-15 баллов:	Организация находится «в хорошей форме», но расслабляться не стоит.
6-10 баллов:	положение Организации неплохое, но предстоит еще много сделать.
1-5 баллов:	положение Организации весьма уязвимое.
0 баллов:	положение Организации напоминает ситуацию в «парке Юрского периода».

Форма первичного сообщения об авиационном происшествии/инциденте/событии

Форма первичного сообщения об авиационном происшествии / инциденте/событии (необходимо заполнить только те графы, которые имеют отношение к событию)		Рег. № _____
1. Тип проблемы:		
Инцидент <input type="checkbox"/>	Серьезный инцидент <input type="checkbox"/>	Авиационное происшествие <input type="checkbox"/>
Другое происшествие, связанное с безопасностью полетов <input type="checkbox"/>		Потенциально опасный фактор <input type="checkbox"/>
2. Дата: дд.мм.гг	3. Место:	4. Время UTC: чч.мм
	ВПП: _____ МС: _____ Перрон: _____ РД: _____ Другое: _____	
5. Краткое описание события:		
6. Сведения о ВС:		
Тип: _____ Регистрационный номер : _____ Номер рейса: _____ Пункт вылета: _____ Пункт назначения: _____ Местоположение ВС : Координаты: _____ Относительно какого-либо географического пункта: _____		

7. Сведения о разливе:

Тип разлившегося продукта: _____

Количество разлившегося продукта: _____

8. Сведения о животном/птице:

Тип животного/птицы: _____

Количество животных/птиц: _____

Размер животного/птицы: _____

9. Условия:

Метеоусловия:

Видимость : _____

Ветер: _____

Температура: _____

Точка росы: _____

Виды осадков: Дождь Дождь со снегом Снег Град Туман Другое Тип поверхности: Асфальт Бетон Трава Гравий Другая Состояние поверхности: Сухая Мокрая Снег Слякоть Лед Грязь Физико-географические
характеристики местности : Равнинная Холмистая Водная Другая Освещение: Хорошее Плохое Дневное Ночное Сумеречное **10. Участники события:**

ФИО	Должность	Стаж работы	Подготовка

11. Повреждение ВС/ транспортного средства/ наземного оборудования:Поврежденный компонент: _____
_____Степень повреждения: Отсутствует Минимальная Значительная
Неизвестно Разрушено

12. Количество пострадавших людей:						
	Смертельные случаи	Серьезные травмы	Незначительные травмы	Отсутствуют	Неизвестно	Всего
Всего на земле						
Всего в самолете						
Экипаж						
Пассажиры						
Другое						
Неизвестно						
Всего						
13. Информация о лице, заполнившем форму (заполняется по желанию)						
Ф.И.О.		Должность		Отдел		

Контакты
для отправок Добровольных сообщений о факторах риска
в адрес инспекции по БП Академии ГА РК

1. Мобильный телефон инспектора по безопасности полетов:

+7 700 773 10 63

2. WhatsApp на мобильном телефоне инспектора по безопасности полетов:

+7 700 773 10 63

3. По электронной почте в служебный адрес инспектора по безопасности полетов:

a.suleimenov@agakaz.kz

4. По электронной почте в личный адрес инспектора по безопасности полетов:

5. Программа «AIRCRAFT», вкладка «УВЕДОМЛЕНИЯ» - только для работников Академии ГА РК

6. Заполнить **бланк заявления (приложение № 4)**, или составить сообщения в свободной форме, и опустить тот или другой документ в специальный ящик «Безопасность Полетов. Для добровольных сообщений», который находится на первом этаже здания Академии ГА РК, в районе компьютерного зала.

7. Отправить информацию по почте.

Наш адрес: г. Алматы, 050039, ул. Ахметова, 44. Академия гражданской авиации, кабинет 24, инспектору по безопасности полетов.

Полная и подробная информация об имеющихся факторах риска или рисках, которые могут появиться при определенных обстоятельствах, своевременный доклад неравнодушных сотрудников авиации, поможет нашим специалистам предотвратить появление и развитие неприемлемых факторов риска, которые могут негативно сказаться на приемлемый уровень безопасности полетов учебных воздушных судов Академии ГА РК. Подобные сообщения и/или предупреждения целиком и полностью поддерживаются, и поощряются руководством АО «Академия гражданской авиации»

Пишите, звоните нам! Только с вашей помощью и все вместе мы сможем обеспечить достойный уровень безопасности полётов в нашей отрасли!!! Спасибо всем!!!

*Сулейменов А.К.
Инспектор по БП*

Приложение № 7
к Руководству по управлению
безопасностью полетов

АНКЕТА ВНУТРЕННЕГО / ВНЕШНЕГО АУДИТОРА:

Ф.И.О.

Место работы:

Подразделение:

Должность:

ЛИЧНЫЕ ДАННЫЕ:	Дата рождения: Национальность: Семейное положение: Адрес проживания:
ОБРАЗОВАНИЕ:	
ОПЫТ РАБОТЫ:	
ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ (СЕРТИФИКАТЫ):	

План аудита
Audit plan

Место проведения: <i>Location of the event:</i>			
1. Период аудита: <i>Audit period:</i>			
2. Цели аудита: <i>Audit objectives:</i>			
3. Объем аудита: <i>Scope of the audit:</i>			
4. Критерии аудита <i>Audit criteria</i>			
5. Ведущий аудитор: <i>Lead Auditor:</i>			
Аудиторы: <i>Auditors:</i>			
6. Расписание аудита <i>Audit schedule</i>			
Время <i>time</i>	Место проверки <i>Place of verification</i>	Область проверки <i>Scope of verification</i>	Представитель проверяемого структурного подразделения <i>Representative of the structural unit</i>
Ведущий аудитор:		<i>Lead Auditor:</i>	
Руководитель подразделения: <i>Head of the Department:</i>			

**Приложение №9
к Руководству по управлению
безопасностью полетов**

Акт по результатам аудита АО «Академия гражданской авиации»

Область аудита
Аудитор:
Цель аудита:
Согласование руководителя

№, п/п	Несоответствие	Пункт чек-листа
--------	----------------	-----------------

План корректирующих и превентивных действий

Область аудита
Аудитор:
Цель аудита:
Согласование руководителя

№, п/п	Несоответствие	Пункт чек-листа	Анализ первопричин	План корректирующих и превентивных действий	Ответственные лица	Сроки внедрения	Окончательные действия	Статус / Комментарии
--------	----------------	-----------------	--------------------	---	--------------------	-----------------	------------------------	----------------------

**Чек лист по внутреннему/внешнему аудиту по безопасности полетов в аэропортах базирования
ВС Академии**

Наименование проверяемого лица:	
Дата проверки:	
Место проверки:	
Проверяющий Должность: ФИО: Подпись:	
Представитель проверяемого лица: Должность: ФИО: Подпись:	

№, п/п	Требование	Наименование и пункт стандарта (регламентирующего документа)	Соответствие С/Н/на	Пояснения
1. Содержание аэродрома, орнитологическое обеспечение полетов, учет и контроль за препятствиями				
1	Ограничение и учет препятствий			
2	Состояние искусственных покрытий			
3	Дневная маркировка аэродромных покрытий			
4	Дневная маркировка препятствий и объектов			
5	Светоограждение высотных препятствий и объектов на аэродроме и в районе аэродрома			
6	Схема аэродрома, размещение основных			

	объектов. Схема расстановки и движения ВС на перроне и МС			
7	Взаимодействие с сотрудниками Академии, обеспечивающими безопасность полетов.			
8	Ведение документации по планированию работ по обслуживанию, содержанию и ремонту аэродрома			
9	Дефектация аэродромных покрытий (акты дефектации, акты осмотра элементов аэродрома)			
10	Ежедневная проверка аэродрома эксплуатантом (чек листы).			
11	Мероприятия, проводимые в связи с опасностью, создаваемой живой природой, акты обследования, ведение журналов, оснащенность средствами			
12	Ведение, заполнение и передача информации по снежному НОТАМу			
2. Производственная база и обучение персонала				
1	Руководство по аэродрому, разработанное в соответствии с Doc 9774 AN/969 ИКАО			
2	Наличие и состояние помещений для учебных занятий, соблюдение в них требований производственной санитарии, правил			

	пожарной безопасности			
3	Соблюдение порядка допуска к самостоятельным работам на аэродроме			
4	Медицинское обслуживание личного состава, пилотов инструкторов, водителей ТЗ, спецтехники. (предсменный медицинский осмотр)			
5	Позывные абонентов и фразеология радиопереговоров			
3. Информационное обеспечение				
1	Своевременность поступления информации по безопасности полетов (приказов и указаний)			
2	Поступление и внесение изменений в нормативные и руководящие документы			
3	Своевременность доведения и изучения приказов, указаний и информации по безопасности полетов личным составом эксплуатанта			
4. Орнитологическое обеспечение полетов				
1	Защита ВС от загрязнений при длительных стоянках.			
2	Меры против столкновения с птицами на аэродроме.			
5. Аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов				
1	Укомплектованности инструментами и средствами спасения автомобиля НПСК;			
2	Команды НПСК (проведение			

**Чек лист по внутреннему/внешнему аудиту по
безопасности полетов**

Наименование проверяемого лица:	
Дата проверки:	
Место проверки:	
Проверяющий Должность: ФИО: Подпись:	
Представитель проверяемого лица: Должность: ФИО: Подпись:	

№, п/п	Требование	Наименование и пункт стандарта (регламентирующего документа)	Соответствие С/Н/на	Пояснения
Обязанности и ответственность руководства				
1.1	Имеются свидетельства того, что политика в области обеспечения безопасности полетов имеется и была доведена до всего персонала в целях информирования его об индивидуальных обязанностях в отношении обеспечения безопасности полетов.			
1.2	Проводится периодический анализ политики в области обеспечения безопасности полетов старшим руководством или комитетом по безопасности полетов.			
1.3	Ответственность по всем вопросам обеспечения безопасности полетов			

	отражена в должностной инструкции ответственного руководителя.			
Ответственность за обеспечение безопасности полетов				
2.1	Имеется комитет по безопасности полетов (или равнозначный орган), который проводит анализ СУБП и ее показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.			
2.2	Полномочия с правом окончательного решения по всем вопросам деятельности, осуществляемой на основании сертификата(ов) его организации, указаны в должностной инструкции ответственного руководителя.			
Назначение ведущих сотрудников, ответственных за обеспечение безопасности полетов				
3.1	Соответствующие функции в отношении СУБП отражены в должностной инструкции руководителя, исполняющего обязанности ответственного за СУБП.			
3.2	Руководитель, отвечающий за администрирование СУБП, не имеет иных обязанностей, которые могут вступать в противоречие или препятствовать исполнению его обязанностей как руководителя СУБП.			
3.3.	По вопросам реализации и функционирования СУБП руководитель СУБП имеет прямой доступ к ответственному руководителю или подчиняется ему.			

3.4	Руководитель по СУБП занимает старшую руководящую должность, не ниже должностей руководителей других эксплуатационных или производственных служб и не подчиненную им.			
План мероприятий на случай аварийной ситуации				
4.1	План предусматривает вероятные пороговые/кризисные сценарии, связанные с предоставлением организацией продукции и услуг в области гражданской авиации.			
4.2	План предусматривает процедуры продолжения безопасного производства, предоставления и поддержки продукции и услуг в области гражданской авиации в период аварийной или непредвиденной ситуации.			
4.3	Учения и тренировки в рамках плана проводятся в соответствии с планом, и результаты проведенных учений оформляются документально.			
4.4	План предусматривает необходимую интеграцию с организациями внешних клиентов и подрядчиков там, где это необходимо.			
4.5	Имеются свидетельства периодического пересмотра плана для подтверждения его актуальности и действенности.			
Документация по СУБП				
5.1	Компоненты и элементы СУБП организации отвечают требованиям уполномоченного органа			

	в области гражданской авиации к СУБП.			
5.2	Имеются свидетельства о соответствующей координации или интеграции СУБП с организациями внешних клиентов и подрядчиков при необходимости.			
5.3	Имеются свидетельства периодического пересмотра документа по СУБП и вспомогательной документации для подтверждения их актуальности.			
5.4	Имеются материалы, касающиеся периодического пересмотра существующих оценок безопасности полетов/факторов риска.			
Выявление опасных факторов				
6.1	Система представления данных об опасных факторах является конфиденциальной и содержит положения, защищающие сведения о личности представившего данные лица.			
6.2	Имеются свидетельства того, что опасные факторы/угрозы, выявленные в процессе расследования инцидентов/авиационных происшествий, регистрируются в системе (база данных)			
6.3	Имеются свидетельства того, что зарегистрированные данные по опасным факторам обрабатываются на систематической основе в целях уменьшения факторов риска, там, где применимо.			

Оценка и уменьшение факторов риска				
7.1	Отчеты, по выполненной оценке, факторов риска утверждены на соответствующем уровне руководства.			
7.2	Имеется процедура периодического пересмотра подготовленных материалов по уменьшению факторов риска.			



ЧЕК ЛИСТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ЛЕТНОГО-ИНСТРУКТОРСКОГО СОСТАВА

Приложение № 13

Дата проверки				
Основание (№ приказа)	Плановая инспекция по безопасности полетов <i>(пример)</i>			
Комиссия в составе	Главный инспектор по БП Сулейменов А.К., <i>(пример)</i>			
Организация/подразделение	АО «Академия гражданской авиации» АУК <i>(пример)</i>			
Место базировки				
№ п/п	Номера позиций по программе и проверяемые элементы	Оценка соответствия (+ -)	Findings / Наблюдения и несоответствия	Степень несоответствия (значительное, незначительное, рекомендация)
1	2	3	4	5
1. Эксплуатация ВС, производство полетов и подготовка к ним				
1.	Проверка судовой документации ВС: 1) свидетельство о государственной регистрации; 2) сертификат летной годности; 3) руководство по летной эксплуатации; 4) бортовой журнал; 5) данные по допустимым вмятинам и повреждениям			

	обшивки;			
2.	Осмотр ВС: 1) Кабина пилотов; 2) Планер; 3) Вертикальное и горизонтальное оперение; 4) Крыло; 5) Шасси; 6) Двигатель(и) 7) Винт			
3.	Проверка процедур подготовки к выполнению полетов			
	1) Наличие чек листов на ВС и их актуальность;			
	2) Наличие личных документов у пилотов-студентов, летно-инструкторского состава и их актуальность;			
	3) Ведение документации согласно РППиП и учебных программ при выполнении УТП. Журналы и акты, летные книжки.			
	4) Порядок выполнения процедур, связанных с подготовкой ВС к полету, к повторному вылету и послеполетное обслуживание;			
	5) Проверка наличия и работоспособности SPOT, ELT, и процедур их применения;			
	6) Проверка документов отчетности, полнота, своевременность заполнения и условия хранения (задания на полет/отчет о полете, задания на тренировку);			
	7) Проверка заданий на тренировку согласно утвержденных программ и требований РППиП и корректность их выполнения;			

	8) Наличие и актуальность копий документов пилотов-инструкторов и студентов-пилотов в программе «Aircraft».			
4.	<p>Техническое обслуживание(ТО) ВС для обеспечения полетов:</p> <p>1) осмотр ВС в объеме предполетной подготовки, визуальная оценка технического состояние ВС;</p> <p>2) наличие, соблюдение программы технического обслуживания ВС.</p> <p>3) записи летного состава о замечаниях и неисправностях, обнаруженных на ВС и отметки об устранении.</p>			

2. Поддержание летной годности, организация и обеспечение процессов ТО

1.	<p>Проверка документации по поддержанию летной годности ВС:</p> <p>1) Состояние и ведение Log book воздушного судна, двигателей.</p> <p>2) Полнота и своевременность выполнения ТО согласно утвержденной уполномоченным органом Программы (регламента) ТО. Состояние и ведение документации выполненного ТО;</p> <p>3) Выполнение разовых осмотров, Ads и соответствующих записей, документация по модификациям и ремонтам ВС;</p> <p>4) Учет наработки ресурсных комплектующих компонентов, сверка серийных номеров (выборочно):</p> <p style="margin-left: 20px;">А. руководство по летной эксплуатации</p> <p style="margin-left: 20px;">В. руководство по технической эксплуатации (РТЭ)</p> <p style="margin-left: 20px;">С. программа (регламент) технического обслуживания.</p>			
2	<p>Учет сведений о работах по ТО ВС и отчетность о нарушениях летной годности:</p> <p>1) регистрация всей информации о выполненных работах. Хранение учетных сведений, необходимых для подтверждения соблюдения всех требований в отношении оформления свидетельств о ТО, включая документы о допуске АТ к эксплуатации, оформляемые субподрядчиками работ (сторонними организациями)</p>			
3. Обслуживание воздушного движения				
1	Регламент работы ОВД и его влияние на выполнение ежедневного плана полетов.			
2	Замечания по использованию воздушного пространства и меры по устранению их.			
3	Замечания по ведению радиосвязи и меры по устранению их.			

4. Обеспечение аэронавигационной информацией				
1	Процедуры работы с брифингом (подача Flight plan),			
2	Доведение и изучение NOTAM летным составом при выполнении маршрутных полетов			
3	Наличие на борту ВС навигационных карт и другой документации необходимой для выполнения маршрутных полетов.			
4	Работа полетного диспетчера, оснащённость рабочего места			
5. Метеорологическое обеспечение полетов				
1	Процедуры работы с метеоцентром.			
2	Доведение и изучение метеорологической информации летным составом при выполнении полетов			
6. Аэродромное обеспечение полетов				
1	Состояние ИВПЦ, РД.			
2	Состояние ГВПЦ, визуальной маркировки, и ограничительных знаков			
3	Состояние мест стоянок ВС, укомплектованность противопожарным оборудованием.			
7. Радиотехническое обеспечение полетов и авиационной электросвязи				
1	AFTN регистрация информации.			
2	Наличие и исправность ручных радиостанций.			
3	Наличие и качество Интернет-соединений.			
8. Орнитологическое обеспечение полетов				
1	Защита ВС от загрязнений при длительных стоянках.			
2	Меры против столкновения с птицами на аэродроме.			
10. Аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов				
1	Проверка: 1) укомплектованности инструментами и средствами спасения автомобиля НПСК;			

	2) команды НПСК (проведение тренировки по действиям в чрезвычайных ситуациях).			
11. Обеспечение горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями				
1	Проверка процедур, связанных с заправкой ВС: 1) регистрация заправки в журнале и процедуры, связанные с хранением образцов заправленного топлива в ВС; 2) аэродромным контролем (наличие сертификатов качества топлива, заправляемого в ВС); 3) контроль технического состояния, соблюдения своевременности очисток, калибровок емкости ТЗ; 4) соблюдение мер пожарной безопасности.			
12. Обеспечение специальным автотранспортом и оборудованием				
1	Наличие оборудования для буксировки ВС.			
2	Процедура проверки и контроль исправностей оборудования, автотранспорта.			
3	Обеспечение доставки летно-инструкторского, технического состава, студентов на аэродром и обратно.			
13. Наземное обеспечение подготовки авиационного персонала				
1	Соответствие и наличие по факту направленных на практику студентов.			
2	Социальные условия, место проживания и условия для полноценного отдыха студентов, летно-инструкторского и инженерно-технического состава.			
3	Классы для подготовки к полетам и места отдыха на аэродроме, (Состояние и материальное и методическое оснащение).			
4	Соблюдение норм отдыха и рабочего времени согласно положения.			

14. Медицинское обеспечение

1	Наличие медицинских сертификатов у летного состава при выполнении полетов			
2	Случаи отстранения от полетов по медицинским показаниям (регистрация, определение причин, меры)			

15. Меры авиационной безопасности

1	Соблюдение процедур приема-передачи ВС			
2	Соблюдение процедур приема-передачи объектов для хранения АТ.			
3	Соблюдение процедур приема-передачи ТЗ для хранения.			
4	Наличие у летно-инструкторского, технического состава пропусков членов экипажа.			
5	Наличие у студентов временных пропусков на аэродром.			

зарезервированная
страница