



МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АЭРОПОРТ ЯКУТСК
ИМЕНИ ПЛАТОНА ОЙУНСКОГО

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
АО «Аэропорт Якутск»


_____ С. С. Игнатенко

Приказ от «05» марта 2022 г.

№ 90

Акционерное общество «Аэропорт Якутск»

**РУКОВОДСТВО
ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ**

YKS-SMS1-001

Стандарт организации

Издание 01

Изменение 00

Якутск
2022

ПРЕДИСЛОВИЕ

Цели и принципы стандартизации в Российской Федерации установлены Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» и Федеральным законом от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации», а правила применения стандартов организации — ГОСТ Р 1.4-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты организаций. Общие положения».

Сведения о стандарте

1. РАЗРАБОТАН начальником инспекции по безопасности полётов В. А. Широковой.

2. ВНЕСЁН инспекцией по безопасности полётов

3. УТВЕРЖДЁН И ВВЕДЁН В ДЕЙСТВИЕ с 05.03.2022 г. приказом генерального директора АО «Аэропорт Якутск» от 05.03.2022 г. № 90.

4. ВЗАМЕН СТО-СУБП-1-2016 «Руководство по управлению безопасностью полётов».

Настоящий стандарт является нормативным документом по вопросам обеспечения безопасности полётов интегрированной системы менеджмента АО «Аэропорт Якутск».

Настоящий стандарт регулярно пересматривается и дополняется поправками при изменении действующих и издании новых в области аэропортовой деятельности, а также при совершенствовании производственных процессов и организационной структуры АО «Аэропорт Якутск».

Ответственность за актуализацию стандарта и его соответствие нормативным требованиям возлагается на начальника инспекции по безопасности полётов

Каждый держатель данного Руководства обеспечивает сохранность и своевременное внесение поправок в свой рабочий экземпляр стандарта на бумажном носителе. Стандарт, размещённый на корпоративном сервере АО «Аэропорт Якутск», поддерживается в актуальном состоянии путём размещения действующей версии стандарта.

Настоящий стандарт подлежит обязательному опубликованию в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе на официальном сайте АО «Аэропорт Якутск» в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Внесение изменений в стандарт производится приказами генерального директора.

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведён, тиражирован и распространён в качестве официального издания без разрешения АО «Аэропорт Якутск».

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Разработчик:

Начальник инспекции по
безопасности полётов

Согласовано в системе ЭДО

В.А. Широкова

Согласовано:

Первый заместитель
генерального директора

Согласовано в системе ЭДО

К. Б. Сергеев

Технический директор

Согласовано в системе ЭДО

С. А. Антан

Директор по организации перевозок
и наземного обслуживания

Согласовано в системе ЭДО

Е. С. Дмитриев

Директор по персоналу
и общим вопросам

Согласовано в системе ЭДО

Е. Г. Кардаполова

Директор по правовым вопросам

Согласовано в системе ЭДО

А. А. Томтосов

Директор по качеству и развитию

Согласовано в системе ЭДО

А. А. Тертыченко

Главный бухгалтер

Согласовано в системе ЭДО

С. И. Платонова

Начальник отдела качества и
сертификации

Согласовано в системе ЭДО

Т. А. Мантрова

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ СТАНДАРТА

№ п/п	Номер экземпляра	Статус	Формат	Структурное подразделение	Ответственный за актуальность экземпляра
1	1	контрольный	бумажный	Инспекция по безопасности	Начальник
2	2	рабочий	бумажный	Инспекция по безопасности	Начальник
3	библиотека СМК	рабочий	электронный	Все структурные подразделения	Начальник ОКиС

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Название раздела	Страница	Изменения	Дата
Предисловие	ii		05.03.2022
Лист согласования	iii		05.03.2022
Перечень держателей стандарта	iv		05.03.2022
Лист регистрации изменений	v		05.03.2022
Перечень действующих страниц	vi		05.03.2022
Содержание	vii		05.03.2022
Введение	ix		05.03.2022
Область применения	1-1		05.03.2022
Нормативные ссылки	2-1		05.03.2022
Термины, сокращения и определения	3-1		05.03.2022
Политика и цели обеспечения безопасности полётов	4-1–4-6		05.03.2022
Управление рисками для безопасности полётов	5-1–5-2		05.03.2022
Обеспечение безопасности полётов	6-1–6-4		05.03.2022
Постоянное совершенствование СУБП	7-1–7-4		05.03.2022
Популяризация вопросов безопасности полётов	8-1–8-3		05.03.2022
Приложение А Бланк оценки риска №___	A-1–A-2		05.03.2022
Приложение В Форма анализа состояние безопасности полётов за 20___г. в АО «Аэропорт Якутск	B-1–B-2		05.03.2022
Приложение С Журнал регистрации выявленных опасностей и сопутствующих рисков в	C-1–C-2		05.03.2022
Приложение D Форма отчёта по Информации по безопасности полётов	D-1–D-2		05.03.2022
Приложение E Журнал изучения Информации по безопасности полётов (приказов, отчётов по расследованию комиссий АП, АИ)	E-1–E-2		05.03.2022

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	ii
Лист согласования	iii
Перечень держателей стандарта.....	iv
Лист регистрации изменений	v
Перечень действующих страниц.....	vi
Содержание.....	vii
Введение	viii
1. Область применения.....	1-1
2. Нормативные ссылки	2-1
3. Термины, сокращения и определения	3-1
4. Политика и цели обеспечения безопасности полётов	4-1
4.1. Общие сведения.....	4-1
4.2. Политика АО «Аэропорт Якутск» в области обеспечения безопасности полётов ..	4-1
4.3. Цели и задачи в области обеспечения полётов	4-1
4.4. Обязательства и ответственность руководства	4-2
4.5. Совет по безопасности полётов и качеству АО «Аэропорт Якутск».....	4-5
4.6. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.....	4-6
4.7. Документация по СУБП.....	4-6
5. Управление рисками для безопасности полётов	5-1
5.1. Процесс управления риском.....	5-1
5.1.4.3. 4 этап: Внедрение корректирующих действий.	5-2
6. Обеспечение безопасности полётов.....	6-1
6.1. Контроль и количественная оценка показателей безопасности полётов	6-1
7. Постоянное совершенствование субп	7-1
7.1. Анализ состояния безопасности полётов в Обществе.....	7-1
7.2. Рабочая группа по обеспечению безопасности полётов на ВПП	7-1
7.3. Орнитологическое обеспечение полётов.....	7-2
7.4. Подготовка к работе к ОЗП (ВЛП).....	7-2
7.5. Внутренние проверки	7-2
7.6. Расследование авиационных происшествий и инцидентов в Обществе.....	7-2
8. Популяризация вопросов безопасности полётов	8-1
8.1. Позитивная культура безопасности полётов	8-1
8.2. Процесс обработки информации по безопасности полётов	8-2
8.3. Организация изучения документов и выполнение мероприятий, указанных в информации по безопасности полётов и в отчётах комиссий по расследованию АП и АИ.....	8-3
Приложение А. Бланк оценки риска №___	A-1
Приложение В. Форма анализа состояния безопасности полётов за ___ квартал 20__ г. в АО «Аэропорт Якутск».....	B-1
Приложение С. Журнал регистрации выявленных опасностей и сопутствующих рисков в АО «Аэропорт Якутск».....	C-1
Приложение Д. Форма отчёта по информации по безопасности полётов	D-1
Приложение Е. Журнал изучения информации по безопасности полётов (приказов, отчётов по расследованию АП, АИ)	E-1

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Руководство по управлению безопасностью полётов (далее — РУБП) разработано в целях создания системы управления безопасностью полётов АО «Аэропорт Якутск» и является частью системы документации, предъявляемой при сертификации оператора аэродрома.


Правом внесения изменений и толкований в настоящий стандарт обладает инспекция по безопасности полётов.

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящее Руководство применяется:

- начальником инспекции по безопасности полётов — для внедрения и обеспечения функционирования в Обществе системы управления безопасностью полётов;
- директором и начальниками служб, которые входят в организационную структуру системы управления безопасностью полётов, — при выполнении требований, предусмотренных в Руководстве;
- всеми сотрудниками Общества — при выполнении работ, связанных с безопасностью полётов.

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ

	Система менеджмента качества Руководство по управлению безопасностью полётов	YKS-SMS1-001 Издание 01
---	--	----------------------------


2. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие документы:

- a) Воздушный Кодекс РФ от 19.03.97 №60-ФЗ;
- b) ИКАО, Doc 9859 Руководство по управлению безопасностью полётов от 2018г. Изд.4;
- c) Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации (ПРАПИ-98), утверждённые Постановлением Правительства РФ от 18 июня 1998 г. №609;
- d) Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. «Расследование и предотвращение авиационных происшествий и инцидентов». Июль 2016г. Изд.11;
- e) Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. «Управление безопасностью полётов» от 2016г. Изд.2;
- f) Правила «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полётов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полётов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими», утверждённые Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2014г. № 1215;
- g) Федеральные авиационные правила «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям Федеральных авиационных правил», утверждённых приказом Минтранса РФ от 25.09.2015г. № 286;
- h) Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлёта, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов» от 25.08.2015г. №262;
- i) Инструкция, определяющая порядок первоначальных действий, обязанности и ответственность должностных лиц при авиационном происшествии (инциденте);
- j) Руководство по аэродрому АО «Аэропорт Якутск»;
- k) Положение по работе группы по обеспечению безопасности на ВПП (RST) YKS-SMS3-004;
- l) Аварийный план по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ АО «Аэропорт Якутск»;
- m) Технология наземного обслуживания воздушных судов АО «Аэропорт Якутск» YKS-GRH1-004;
- n) Инструкция по орнитологическому обеспечению полётов на аэродроме Якутск;
- o) Положение о Совете по безопасности полётов и качеству;
- p) Положение о Системе добровольных сообщений YKS-SMS2-001;
- q) Документированная процедура проведения внутренних аудитов и корректирующих действий YKS-QMS3-003;
- r) Паспорта процессов СМК YKS-QMS0-005;
- s) Стандарт организации YKS-CPL2-001 «Инструкция по делопроизводству».

Примечание:

При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования. Если ссылочный документ

 <p>МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ЯКУТСК ИМЕНИ ПЛАТОНА ОЙУНСКОГО</p>	<p align="center">Система менеджмента качества Руководство по управлению безопасностью полётов</p>	<p align="right">YKS-SMS1-001 Издание 01</p>
--	---	--

заменён (изменён), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться заменённым (изменённым) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3. ТЕРМИНЫ, СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем руководстве применены следующие термины, обозначения и сокращения с соответствующими определениями:

Авиационный инцидент (АИ): событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полёт, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полёта, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полётов, воздействием внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность полёта, но не закончившееся авиационным происшествием;

Авиационное происшествие (АП): событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полёт, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полёта, покинули воздушное судно, и в ходе которого:

- a) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
- b) воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:
 - нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или лётные характеристики воздушного судна;
 - требуется крупный ремонт или замена повреждённого элемента, за исключением: случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждён только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, не силовые элементы планера, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины;
- c) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Аварийная ситуация:

- пожар на воздушном судне;
- отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полёта на высоте не ниже безопасной;
- захват воздушного судна;
- угроза взрыва на борту воздушного судна;
- вынужденная посадка вне аэродрома на судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома, или посадка вне аэродрома, не предусмотренная ФАП-128 «Подготовка и выполнение полётов»;
- экстренное снижение;
- нарушение прочности воздушного судна;

- полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
- потеря ориентировки.

Анализ риска: систематическое использование информации для выявления опасности и качественной оценки риска;

Безопасность полётов: состояние, при котором факторы опасности, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня или удерживаются на нем;

Вероятность: характеристика того, насколько возможно возникновение происшествия или условия, потенциально небезопасного;

Добровольное сообщение: без принуждения сделанное сотрудником сообщение о факторах опасности, который он обнаружил в процессе производственной деятельности, а также об известных ему, но официально незарегистрированных отклонениях от стандартов, ошибках, особых ситуациях или инцидентах;

Катастрофа: авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) — авиационное происшествие, приведшее к смерти или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа. К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна;

Корректирующее действие: действие по устранению отклонений (нарушений) процесса от заданных параметров (результативности, эффективности) в отношении безопасности;

Мониторинг: наблюдение с определённой периодичностью или измерение параметров анализируемого процесса;

Неприемлемый риск: риск высокого уровня;

Остаточный риск: риск, остающийся после предпринятых защитных мер (ГОСТ Р 57235-2016);

Последствие: результат воздействия события на объект (ГОСТ Р ИСО 31000-2019);

Приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полётов: принятый уровень безопасности полётов в Обществе.

Проактивный подход: подход, при котором основной акцент делается на принятии мер по уменьшению риска, прежде чем произойдёт какое-либо опасное событие и окажет неблагоприятное влияние на состояние безопасности полётов;

Реактивный метод: реагирование на уже происшедшие авиационные события или нарушения состояния безопасности полётов;

Риск: прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий проявления одного или нескольких факторов опасности;

Система управления безопасностью полётов (СУБП): совокупность осуществляемых Обществом мероприятий по выявлению потенциальных и фактических факторов опасности, по оценке риска их проявления, по разработке и принятию корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полётов, по оценке эффективности мер по управлению безопасностью полётов.

Серьёзность: возможные последствия опасного события или условия, просчитываемые для наиболее вероятного развития ситуации;

Снижение риска: Действия, предпринятые для уменьшения вероятности, негативных последствий или того и другого вместе, связанных с риском;

Фактор опасности (ФО): результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полётов гражданских воздушных судов;

Чрезвычайное происшествие (ЧП): событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий:

- гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна;
- гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
- гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома;
- гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газовой струёй силовой установки;
- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлёкшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение лётно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки.

АП: авиационное происшествие;

АСР: аварийно-спасательные работы;

БП: безопасность полётов;

ВЛП: весенне-летний период;

ВПП: взлётно-посадочная полоса;

ВС: воздушное судно;

ВТ: воздушный транспорт;

ГА: гражданская авиация;

ГД: генеральный директор;

ЗГД: заместитель генерального директора;

Информация БП: информация по безопасности полётов;

ИКАО: Международная организация гражданской авиации;

КД: корректирующие действия;

МАК: межгосударственный авиационный комитет;

Общество: АО «Аэропорт Якутск»;

ОЗП: осенне-зимний период;

ОрВД: организация воздушного движения;

ПВС: повреждение воздушного судна;

ПД: предупреждающие действия;

ПРАПИ-98: Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов;

СДС: система добровольных сообщений;

СУБП: система управления безопасностью полётов;

С(Я) МТУ Росавиации: Саха (Якутское) межрегиональное территориальное управление Росавиации;

ФАП: федеральные авиационные правила;

ФО: фактор опасности;

ЭДО: электронный документооборот;

Службы АО «Аэропорт Якутск»

- **АС:** аэродромная служба;
- **ИАС:** инженерно-авиационная служба;
- **ПДСП:** производственно-диспетчерская служба предприятия;
- **САБ:** служба авиационной безопасности;
- **ИБП:** инспекция по безопасности полётов;
- **СОПГП:** служба организации почтово-грузовых перевозок;
- **СОПП:** служба организации пассажирских перевозок;
- **СТОП:** служба транспортного обеспечения полетов;
- **СПАСОП:** служба противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полётов;
- **ССТ:** служба специального транспорта;
- **СТОО ВС:** служба транспортного обеспечения обслуживания воздушных судов;
- **СЭСТОП:** служба электросветотехнического обеспечения полётов.

4. ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

4.1. Общие сведения

4.1.1. Акционерное общество «Аэропорт Якутск» является юридическим лицом и действует на основании Устава. Место нахождения: Республика Саха (Якутия), г. Якутск, площадь Валерия Кузьмина, дом 10,677014.

4.2. Политика АО «Аэропорт Якутск» в области обеспечения безопасности полётов

4.2.1. Политика в области обеспечения безопасности полётов включает в себя основные стратегические цели Общества в области безопасности полётов. На основе Заявления о политике в области обеспечения безопасности полётов установлены цели обеспечения безопасности полётов на конкретный период времени и с учётом требований, предъявляемых к сфере деятельности Общества.

4.2.2. Политика в области обеспечения БП:

- разрабатывается, оформляется, анализируется, утверждается и вводится в действие отдельным документом в соответствии с требованиями РУБП АО «Аэропорт Якутск»;
- подписывается генеральным директором АО «Аэропорт Якутск»;
- доводится до персонала на всех уровнях предприятия методом наглядной агитации (на информационных стендах), размещением в корпоративной информационной сети, при трудоустройстве на работу во время прохождения вводного инструктажа по БП и качеству, в ходе проведения технической учёбы во время сезонной подготовки предприятия;
- доводится до внешних заинтересованных сторон путём размещения на публичном официальном сайте Общества www.yks.aero;
- периодически перевыпускается с тем, чтобы оно сохраняло свою актуальность и обеспечивало постоянное соответствие условиям и обстоятельствам Общества;
- актуализируется на адекватность и пригодность раз в год, утверждается на Совете по безопасности полётов и качеству;
- анализируется на предмет оценки осведомлённости работников Общества через организацию внутренних аудитов СМК и в ходе проверки знаний по результатам проведения подготовки к работе в ОЗП/ВЛП.

4.3. Цели и задачи в области обеспечения полётов

4.3.1. Целью Общества в области безопасности полётов является обеспечение приемлемого уровня безопасности полётов в Обществе.

4.3.2. С этой целью в Обществе функционирует система управления безопасности полётов (далее — СУБП), задачей которой является выявление факторов опасности (далее — ФО) в аэропортовой деятельности, оценка рисков, и воздействие на этот процесс с целью снижения риска до максимально низкого уровня.

4.3.3. СУБП Общества основывается на правильной оценке ситуации и ответственности руководителей, персонала подразделений за результаты своего труда по обеспечению безопасности полётов, предусматривает расследование обстоятельств и причин авиационных событий.

4.3.4. Организационная структура СУБП АО «Аэропорт Якутск» приведена на Рисунке 1.

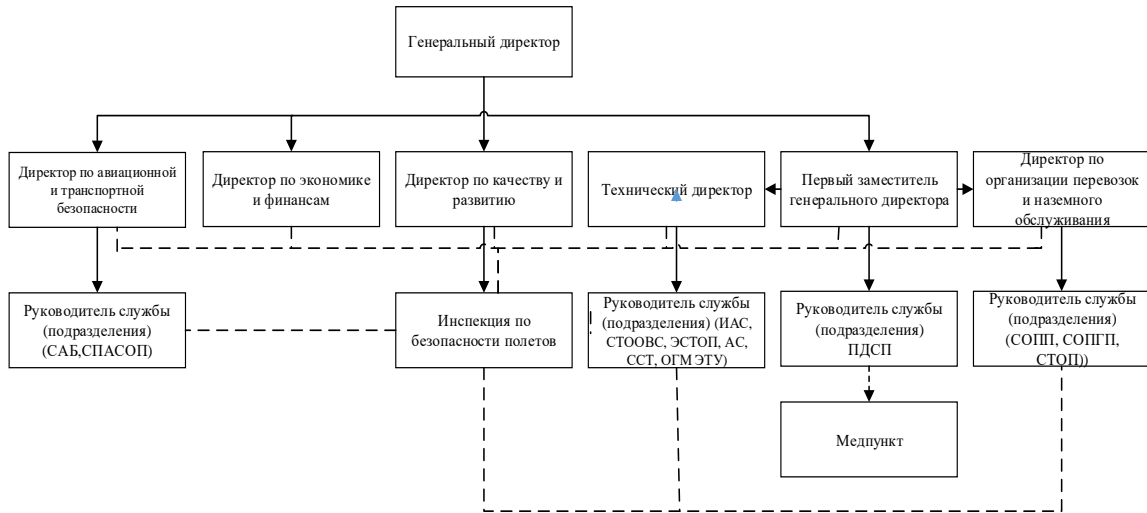


Рисунок 1. Организационная структура СУБП АО «Аэропорт Якутск»

4.4. Обязательства и ответственность руководства


4.4.1. Ответственным руководителем в сфере обеспечения безопасности полётов в Обществе является генеральный директор (далее — ГД) АО «Аэропорт Якутск». ГД несёт ответственность за осуществление политики в области обеспечения безопасности полётов, формулирование соответствующих целей и внедрение системы управления безопасностью полётов в Обществе.

4.4.2. Обязанности генерального директора в области обеспечения безопасности полётов заключаются:

- в реализации политики в области обеспечения безопасности полётов;
- в обеспечении соответствующими производственными, технологическими и методическими ресурсами подчинённых служб;
- в контроле за обеспечением уровня профессиональной подготовки персонала, за формирование навыков и умений и их соответствие установленным требованиям при исполнении должностных обязанностей;
- во внедрении системы управления безопасностью полётов в Обществе;
- в обеспечении позитивной культуры безопасности и «не карательной» производственной среды;
- в обеспечении того, чтобы начальники служб (подразделений) и их сотрудники знали свои обязанности и несли ответственность за свои действия в области обеспечения безопасности полётов.

4.4.3. Первый заместитель генерального директора подчиняется непосредственно генеральному директору и обязан:

- внедрять и контролировать функционирование системы управления безопасностью полётов в подчинённых службах;
- организовывать и контролировать сбор, выявление и учёт факторов опасности в непосредственно подчинённых структурных подразделениях;
- проводить экспертную оценку выявленных факторов опасности, контролировать осуществление корректирующих мероприятий;

	Система менеджмента качества Руководство по управлению безопасностью полётов	YKS-SMS1-001 Издание 01
---	--	----------------------------

- проводить мониторинг проблем с безопасностью полётов и их возможного влияния на деятельность Общества и предоставления услуг.

4.4.4. Ответственность руководителей по направлениям деятельности:

4.4.4.1. Технический директор, директор по организации перевозок и наземного обслуживания подчиняются первому заместителю генерального директора и обязаны:

- внедрять и контролировать функционирование системы управления безопасностью полётов в подчинённых службах;
- организовывать и контролировать сбор, выявление и учёт факторов опасности в непосредственно подчинённых структурных подразделениях;
- проводить экспертную оценку выявленных факторов опасности, контролировать осуществление корректирующих мероприятий;
- предоставлять отчёты об эффективности обеспечения безопасности полётов в подчинённых службах;
- проводить мониторинг проблем с безопасностью полётов и их возможного влияния на деятельность Общества и предоставления услуг.

4.4.4.2. Директор по авиационной и транспортной безопасности подчиняется генеральному директору и обязан:

- определять фактические и потенциальные угрозы для авиационной и транспортной безопасности, оценку соответствующих рисков;
- организовывать и контролировать сбор, выявление и учёта ФО в подконтрольных структурных подразделениях;
- проводить экспертную оценку выявленных факторов опасности, контролировать осуществление корректирующих мероприятий;
- предоставлять отчёты об эффективности обеспечения безопасности полётов в подчинённых службах;
- проводить мониторинг проблем с безопасностью полётов и их возможного влияния на деятельность Общества и предоставления услуг.

4.4.4.3. Директор по экономике и финансам подчиняется непосредственно генеральному директору и обязан:

- обеспечивать приоритетность финансирования мероприятий в области обеспечения безопасности полётов согласно результатам процесса оценки рисков.

4.4.4.4. Директор по качеству и развитию подчиняется непосредственно генеральному директору и обязан:

- выявлять неэффективные процессы и процедуры, которые необходимо модифицировать для повышения их эффективности в рамках системы управления безопасностью полётов;
- разрабатывать системы менеджмента качества Общества;
- разрабатывать корректирующие мероприятия по выявленным несоответствиям при проверке оператора аэродрома

и анализировать эффективность данных мероприятий, а также контролировать их исполнение;

- реализовывать политику в области качества;
- обеспечивать процесс интеграции СУБП и СМК.

4.4.4.5. Директорат по вопросам деятельности взаимодействует с инспекцией по безопасности полётов по всем вопросам, касающимся безопасности полётов и несёт ответственность за:

- организацию внедрения системы управления безопасностью полётов в подконтрольной службе (подразделении) в частности;
- постоянное совершенствование системы управления безопасностью полётов службы (подразделения) и предоставление соответствующих рекомендаций;
- введение системы проверки обеспечения безопасности полётов в службах (подразделениях);
- эффективное взаимодействие с руководящим составом Общества по вопросам безопасности полётов;
- организацию ознакомления начальников служб и их сотрудников со своими обязанностями и ответственностью в сфере обеспечения безопасности полётов;
- организацию и контроль сбора факторов опасности и риска, их анализ и оценку.

Примечание:

При отсутствии должностных лиц ответственность несут лица их замещающие.

4.4.5. **Назначение сотрудников, ответственных за безопасность полётов.**

4.4.6. Ответственным за обеспечение безопасности полётов и за контроль функционирования системы управления безопасностью полётов в Обществе является начальник инспекции по безопасности полётов.

4.4.7. В функции начальника инспекции по безопасности полётов также входят:

- 4.4.7.1. выявление факторов опасности и анализ рисков для безопасности полётов и содействие этим процедурам;
- 4.4.7.2. контроль над осуществлением корректирующих действий и оценка их результатов;
- 4.4.7.3. ежеквартальное представление отчётов об эффективности обеспечения безопасности полётов в Обществе;
- 4.4.7.4. ведение учётных записей и документации СУБП;
- 4.4.7.5. планирование и организация обучения сотрудников по вопросам обеспечения безопасности полётов;
- 4.4.7.6. предоставление независимых консультаций по вопросам обеспечения безопасности полётов;
- 4.4.7.7. мониторинг проблем с безопасностью полётов и их возможного влияния на деятельность Общества по производству продукции и предоставлению услуг;
- 4.4.7.8. координация (от имени генерального директора Общества) вопросов, касающихся безопасности полётов, с Росавиацией и, при

необходимости, с другими государственными полномочными органами и предоставление им соответствующей информации.

4.4.8. Инспекторы ИБП осуществляют деятельность, направленную на устранение или выявление факторов опасности, мероприятий, которые могут привести к авиационным событиям.

4.4.9. Руководители служб (подразделений) несут ответственность за:

- осуществление деятельности, направленной на устранение или выявление факторов опасности, мероприятий, которые могут привести к авиационным событиям;
- разработку корректирующих мероприятий;
- ведение учётных записей и документации по системе управления безопасностью полётов;
- отчётность об эффективности обеспечения безопасности полётов в службе (подразделении).

Примечание:

Задачи, поставленные ИБП для руководителей служб (подразделений) являются обязательными для исполнения.

4.5. Совет по безопасности полётов и качеству АО «Аэропорт Якутск»

4.5.1. Совет по безопасности полётов и качеству является коллегиально-совещательным органом при ГД, который руководит работой Совета и является его председателем.

4.5.2. Целью деятельности Совета по безопасности полётов и качеству является изучение и выработка рекомендаций в вопросах, направленных на повышение уровня безопасности полётов в Обществе.

4.5.3. В части обеспечения безопасности полётов Совет по безопасности полётов и качеству ведёт мониторинг:

- эффективности СУБП;
- своевременного реагирования при внедрении необходимых мер контроля факторов опасности для безопасности полётов;
- соответствия показателей эффективности обеспечения безопасности полётов политике и целям в области безопасности полётов;
- общей эффективности стратегий уменьшения факторов опасности для безопасности полётов;
- эффективности процессов Общества по управлению безопасностью полётов, которые содействуют:
 - а) соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полётов;
 - б) популяризации вопросов обеспечения безопасности полётов в Обществе.

4.5.4. В Обществе разработано Положение о Совете по безопасности полётов и качеству, где определены цель, задачи, функции, права и ответственность, также форма и порядок работы Совета. Состав Совета формируется ГД.

4.6. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

4.6.1. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки в районе ответственности Общества осуществляется в соответствии с требованиями аварийного плана и соответствующими инструкциями, зависимо от типа событий.

4.6.2. Действия должностных лиц при возникновении авиационного происшествия (инцидента) регламентированы согласно «Инструкции, определяющей порядок первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии (инциденте)».

4.6.3. Действия должностных лиц при угрозе либо совершения актов незаконного вмешательства в Обществе регламентированы согласно документу «Порядок реагирования лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности и персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасностью ТБ объектов транспортной инфраструктуры на подготовку к совершению актов незаконного вмешательства или совершение актов незаконного вмешательства в отношении объектов транспортной инфраструктуры» Первоначальное оповещение передается согласно схеме оповещения служб и ведомств, при угрозе либо совершении акта незаконного вмешательства в деятельность Общества.

4.6.4. Действия должностных лиц при возникновении чрезвычайных происшествий в Обществе регламентированы согласно «Инструкции по организации и проведению наземных поисковых и аварийно-спасательных работ на территории аэродрома, в районе ответственности Общества» и оперативному плану.

4.6.5. Действия должностных лиц при возникновении других производственных происшествий, не связанных с авиационными событиями, предусмотрены соответствующими нормативными документами Общества.

4.6.6. С момента авиационного события до прибытия комиссии по расследованию, ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного события возлагается на ГД, в районе и на территории ответственности которого произошло событие. С момента прибытия комиссии на место события ответственность за все действия по расследованию возлагается на председателя комиссии.

4.6.7. До приезда комиссии запрещается производить какие-либо работы на месте происшествия, за исключением эвакуации пострадавших, раненых и погибших, внешнего осмотра, фиксации следов, которые могут исчезнуть (отложения льда, копоты и т.д., следов движения ВС). Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационных происшествиях, должны быть незамедлительно переданы в комиссию по расследованию авиационных происшествий.

4.7. Документация по СУБП

4.7.1. Начальник ИБП Общества в обязательном порядке отслеживает и рассматривает поступающую внешнюю информацию с целью ее обработки и внесения изменений в документы СУБП (Таблица 1).

4.7.2. Для обмена информацией по безопасности полётов в Обществе используется система ЭДО, обеспечивающая своевременное ознакомление всех сотрудников Общества.

4.7.3. Документация по СУБП пересматривается:

- не реже 1 раза в год;
- из-за расширения или сокращения, а также изменения в существующих системах управления Общества которые могут потенциально повлиять на уровень риска безопасности;

- при изменении производственных условий Общества;
- при внешних изменениях нормативно-правовых требований, касающихся безопасности полётов.

4.7.4. Документы СУБП Общества после утверждения ГД в обязательном порядке рассылаются отделом обеспечения деятельности через ЭДО директорату и начальникам подразделений, которые входят в организационную структуру СУБП (Рисунок 2).

4.7.5. Весь персонал, участвующий в обеспечении безопасности полётов, должен понимать и уметь использовать информацию, содержащуюся в документах СУБП Общества. Подробные сведения об организации и контроле изучения документов СУБП приведены далее в п.8.3.2 «Организация изучения документов и выполнения мероприятий, указанных в информациях по безопасности полётов и в отчётах комиссии по расследованию АП, АИ».

4.7.6. Для обеспечения безопасности полётов при организации работ по наземному обслуживанию ВС в Обществе используются руководства по обеспечению наземного обслуживания Авиакомпаний, технология взаимодействия АС с другими службами, технология наземного обслуживания ВС АО «Аэропорт Якутск».

Таблица 1. Документация по СУБП

Документ	Назначение
Политика АО «Аэропорт Якутск» в области обеспечения безопасности полётов и РУБП АО «Аэропорт Якутск»	Определяют политику и общие направления деятельности обеспечения, безопасности полётов, включая описание СУБП и её функционирование
Положение по работе группы по обеспечению безопасности на ВПП, Инструкции, определяющей порядок первоначальных действий, обязанности и ответственность должностных лиц при авиационном происшествии (инциденте), Положение по СДС, Положение о Совете по безопасности полётов	Описывают деятельность отдельных функциональных процессов и процедур, регламентирующих деятельность подразделений
Программы обучения, должностные и рабочие инструкции, технологии	Состоит из подробных рабочих документов
Приказы генерального директора АО «Аэропорт Якутск»	Содержат указания
Приказы С(Я) МТУ Росавиации, приказы ФАВТ Росавиации	Содержат указания
Информации по безопасности полетов, отчеты по результатам расследований авиационных событий, анализы состояния безопасности полетов	Содержат рекомендации

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ

5. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

5.1. Процесс управления риском

5.1.1. Управление рисками — это непрерывный процесс, который включает в себя выявление факторов опасности, оценки вероятности проявления и последствий события, принятие необходимых мер и оценки результатов.

5.1.2. Факторы опасности, создающие риски, могут становиться очевидными только после явного нарушения правил безопасности полётов и приводят к авиационным событиям. В целях недопущения таких событий в Обществе в обязательном порядке проводятся работы по выявлению факторов опасности и сопутствующих рисков до их возникновения.

5.1.3. В процессе управления риском безопасности полетов в Обществе выделено 4 этапа.

5.1.3.1. Первый этап: Выявление факторов опасности. Для выявления ФО в Обществе используются реактивные и проактивные методы сбора данных о безопасности полетов. Сочетание реактивных и проактивных методов управления обеспечивает эффективное распознавание факторов опасности:

a) Реактивный метод:

- данный метод предусматривает анализ результатов или событий, имевших место в прошлом. ФО выявляются в процессе расследования происшествий, связанных с безопасностью полётов.
- инциденты и авиационные происшествия являются четкими показателями недостатков в системе, и благодаря этому могут использоваться для определения факторов опасности, которые либо способствуют такому событию, либо имеют скрытый характер.

b) Проактивный метод.

- данный метод предусматривает анализ существующих или реально возникающих нарушений безопасности полетов, являющихся предметом профессиональной деятельности сотрудников Общества, занимающихся обеспечением безопасности, включая инспекции, проверки, экспертизы, отчеты сотрудников, и связанные с ними процедуры анализа и оценки.
- проактивный метод направлен на выявление источников опасности, прежде чем они приведут к авиационным событиям.

5.1.3.2. Выявление факторов опасности в подразделениях Общества реализуется путём:

- применения системы предоставления добровольных сообщений о проблемах в области безопасности полетов;
- проведения внутренних проверок, анкетирования и опроса персонала.

5.1.3.3. Второй этап: Оценка вероятности и влияния (ущерба).

Примечание:

Подробно описано в п.8.2 Паспорта процессов YKS-QMS0-005

5.1.3.4. Третий этап: Оценка риска и его приемлемости.

Примечание:

Подробно описано в п.8.2 Паспорта процессов YKS-QMS0-005

5.1.3.5. Четвёртый этап: Внедрение корректирующих действий.

Примечания:

1. При выявлении факторов опасности руководитель службы (подразделения)/владелец обязан проводить оценку риска и разрабатывать план действий, которые необходимо предпринять для устранения/уменьшения их воздействия на безопасность полётов.

2. Корректирующие действия предпринимаются для предотвращения повторного возникновения выявленных факторов опасности или нежелательных ситуаций.

3. Подробно описано в главе 5 Паспорта процессов YKS-QMS3-003.

6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

6.1. Контроль и количественная оценка показателей безопасности полётов

6.1.1. Начальник ИБП осуществляет контроль эффективности посредством мониторинга и сравнительной количественной оценки динамики состояния безопасности полётов в рамках годового анализа уровня безопасности полётов.

6.1.2. Контроль динамики основных количественных показателей уровня безопасности полётов в Обществе применяется для обеспечения эффективности управления безопасностью полётов, оценки изменений, а также возможности внедрения корректирующих/предупреждающих действий.

6.1.3. Для оценки состояния безопасности полётов в Обществе используются относительные показатели.

6.1.4. Начальник ИБП по истечению года определяет относительные показатели безопасности полётов исходя из числа авиационных событий, происшедших в Обществе соотносится с количеством обслуженных воздушных судов.

- $K_{бп}$ — приведённый коэффициент безопасности полётов, характеризующий количество авиационных событий по вине персонала служб (подразделений) Общества на 1000 обслуженных воздушных судов (ОВС):

$$K_{бп} = (N_{ac} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- где, N_{OBC} — количество обслуженных рейсов (самолетовылетов) в Обществе за год;
- N_{ac} — количество авиационных событий по вине персонала служб (подразделений) Общества за год.

6.1.5. В соответствии с информацией по безопасности полётов №26 от 28.12.2015г. № AN 1-02-4435:

- Коэффициент безопасности полётов по проявлению ФО — «несанкционированное занятие ВПП» — (НЗ ВПП) — количество несанкционированных занятий ВПП на 1000 обслуженных воздушных судов:

$$(НЗ ВПП) K_{нб} = (N_{НЗВПП} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- Коэффициент безопасности полётов по проявлению ФО — «повреждение двигателей (воздушных винтов) ВС посторонними предметами» — (ПВД) — количество повреждений двигателей (воздушных винтов) посторонними предметами на 1000 обслуженных воздушных судов:

$$(ПВД) K_{нб} = (N_{ПВД} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- Коэффициент безопасности полётов по проявлению ФО — «повреждение ВС из-за неудовлетворительного состояния перрона и при выполнении работ по эксплуатационному содержанию аэродрома» — (ПВССП) — количество повреждений ВС на 1000 обслуженных воздушных судов:

$$(ПВССП) K_{нб} = (N_{ПВССП} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- Коэффициент безопасности полётов по проявлению ФО — «повреждение ВС при проведении операций по наземному обслуживанию ВС» — (ПВС НО) — количество повреждений ВС на 1000 обслуженных воздушных судов:

$$(ПВС НО) K_{нб} = (N_{ПВСНО} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- Коэффициент безопасности полётов по проявлению ФО — «выкатывание за пределы ВПП из-за неудовлетворительного содержания аэродрома» — количество выкатываний за пределы ВПП на 1000 обслуженных воздушных судов:

$$(BBC) K_{нб} = (N_{BBC} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- Коэффициент безопасности полётов по проявлению ФО – «столкновение ВС с птицами» — количество повреждений на 100 обслуженных воздушных судов:

$$(СВСП) K_{нб} = (N_{СВСП} / N_{OBC}) * 1000_{OBC}$$

- Суммарный коэффициент безопасности полётов определяется сложением всех коэффициентов по направлениям деятельности:

$$K_{сум} = K_{нзвпп} + K_{взвпп} + K_{пвд} + K_{пвсак} + K_{пвсно} + K_{свсп}$$

6.1.6. С учётом суммарного коэффициента безопасности полётов устанавливается целевой суммарный показатель эффективности обеспечения безопасности полётов на следующий год.

- Пороговые (аварийные) уровни показателей эффективности обеспечения БП для общего количества самолетовылетов за предыдущий год рассчитывается по формуле:
 - 1 SD = $(N_{ac} \times 1000 / N) \times d$;
 - 2 SD = 2*1SD;
 - 3 SD = 3*1SD.

6.1.7. Пороговые (аварийные) уровни определяются как Кбп + 1SD, Кбп + 2SD, Кбп + 3SD.

- Задание пороговых уровней;
- Пороговый уровень для нового периода мониторинга (текущий год) базируется на показателях предыдущего периода (предыдущего года), а именно на средней величине показателей и среднеквадратичном отклонении. Три пороговых линии задаются показателями «Среднее + 1 SD», «Среднее + 2 SD» и «Среднее + 3 SD».
- Сигнализация о пороговом уровне;

6.1.8. Предупреждение (ненормальный/неприемлемый тренд) индицируется, если для текущего периода мониторинга (текущего года) выполняются требования любого из перечисленных ниже пунктов:

- любая точка на графике отказывается выше линии 3 SD;
- две точки последовательно оказываются выше линии 2 SD;
- три точки последовательно оказываются выше линии 1 SD.

6.1.9. Если выдается предупреждение (ситуация потенциально высокого риска или вышедшая из-под контроля), на него ожидается надлежащая реакция, например проведение анализа в целях определения источника и основной причины ненормальной частоты инцидентов, а также любые необходимые действия для разрешения ситуации с недопустимым трендом.

- Задание целевого уровня (планируемого улучшения):

- Задание целевого уровня, пожалуй, менее формализовано в сравнении с заданием пороговых уровней; например, можно задать целью нового периода мониторинга (текущего года) уменьшение (улучшение) средней частоты, к примеру, на 5 % по сравнению с средним значением предыдущего периода.

е) Достижение цели:

- В конце текущего года в случае, если среднее значение было ниже значения предыдущего года на 5 % и более, цель 5 %-ного улучшения считается достигнутой.

ф) Целевые и пороговые уровни — период актуальности:

- Целевые и пороговые уровни следует пересматривать/устанавливать заново для каждого нового периода мониторинга, принимая во внимание, по мере необходимости, средние показатели предыдущего периода и SD.

6.1.10. Среднеквадратичное отклонение целевого показателя эффективности обеспечения БП:

- N_{ac} мес — количество возможных случаев АС за месяц;
- По каждому показателю подразумевается возможность возникновения не более одного АС в течение года, количество возможных случаев АС за месяц для 11 месяцев в году – 0, для одного месяца – 1;
- N_{ac} год — среднее значение случаев АС за год, составляет количество АС за год/12;
- M — количество измерений — при мониторинге показателей один раз в месяц $M = 12$.

$$d = \sqrt{\sum (N_{ac} \cdot мес - nac \cdot год)^2} / M$$

6.1.11. Комплексный (интегральный) показатель оценки уровню безопасности полётов:

- Интегральный показатель оценки уровня безопасности полётов рассчитывается по формуле:

$$S(\%) = \left(1 - \frac{n_{KC} \cdot K_{KC} + n_{AC} \cdot K_{AC} + n_{ПВС} \cdot K_{ПВС} + n_{Пр} \cdot K_{Пр}}{N} \right) \cdot 100\%, \text{ где}$$

- Пр — Предвестники (те события, которые расследуются в Обществе самостоятельно);
- ПВС — повреждение ВС;
- АС — аварийная ситуация (инциденты);
- КС — катастрофическая ситуация;
- N — количество обслуженных судов;
- K — коэффициент, учитывающий долю влияния каждого вида событий на БП в целом;
- Установленные коэффициенты Обществе: для предвестников – 0,25, для ПВС – 1, для АС – 10, для КС-100.

6.1.12. Полученный общий интегральный показатель оценивается в диапазонах:

- 100-99,900 — уровень БП находится на высоком уровне;
- 99,900-99,000 — уровень БП находится на среднем уровне;
- 99,000-90,000 — уровень БП находится на низком уровне;
- 90,000- 0 — угроза безопасности полётов.

6.1.13. Начальник ИБП по истечении года рассчитывает комплексный (интегральный) показатель уровня безопасности полётов.

7. ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУБП

7.1. Анализ состояния безопасности полётов в Обществе

7.1.1. Для совершенствования СУБП в Обществе и для получения объективной оценки результатов деятельности, направленной на обеспечение и повышение уровня безопасности полётов, ИБП ежеквартально проводит анализ состояния безопасности полётов и предоставляет ГД. Форма анализа состояния безопасности полётов приведена в [Приложении В](#).

7.1.2. Анализ проводится с целью:

- оценки уровня безопасности полётов в истекшем периоде и тенденции его изменения по сравнению с предыдущими периодами;
- оценки эффективности мероприятий, проводившихся в отчётном периоде и направленных на повышение уровня безопасности полётов;
- выявления ФО;
- определения причинно-следственных связей происшедших авиационных событий в Обществе.

7.1.3. Начальник ИБП предоставляет результаты анализа в виде доклада Совету по безопасности полётов и качеству на отчётном заседании, для принятия/усиления соответствующих мер по повышению/удержанию уровня безопасности полётов в Обществе.

7.2. Рабочая группа по обеспечению безопасности полётов на ВПП

7.2.1. Для высокого уровня безопасности полётов в Обществе функционируют рабочая группа по обеспечению безопасности на ВПП (RST) для повышения и поддержания уровня безопасности на ВПП, путем объединения систем безопасности участвующих организаций.

7.2.2. Рабочая группа по обеспечению безопасности на ВПП является коллегиальным органом управления СУБП поставщиков услуг на аэродроме «Якутск», в состав которого в обязательном порядке входят представители структурных подразделений АО «Аэропорт Якутск»:

- первый заместитель генерального директора;
- директор по качеству и развитию;
- начальник ИБП;
- начальник АС
- начальник ССТ;
- начальник ЭСТОП;
- начальник ИАС;
- начальник СПАСОП;
- начальник ПДСП.

7.2.3. Согласно Положению по работе группы по обеспечению безопасности на ВПП (RST) YKS-SMS3-004, на совещаниях RST обсуждаются ФО, определяются их последствия, оцениваются риски, расставляются приоритеты и разрабатываются планы корректирующих мероприятий.

7.2.4. При непригодности ВПП под влиянием сезонных природных явлений и необходимости проведения ремонта ВПП начальниками служб (подразделений) заполняются бланки оценки риска и предоставляются в ИБП.

7.3. Орнитологическое обеспечение полётов

7.3.1. Орнитологическое обеспечение в Обществе осуществляется согласно Приказу МГА СССР от 26.12.1988 №209 «Об утверждении Руководства по орнитологическому обеспечению полётов в гражданской авиации (РООП ГА-89)» и Инструкцией по орнитологическому обеспечению полётов на аэродроме «Якутск».

7.4. Подготовка к работе к ОЗП (ВЛП)

7.4.1. В целях обеспечения безопасности и регулярности полётов, авиационной безопасности и требуемого качества работы услуг в Обществе проводится подготовка к работе в ОЗП и ВЛП. Организация подготовки и контроль готовности к работе ОЗП (ВЛП) осуществляется в соответствии с положениями Методических рекомендаций по подготовке к сезонной (в ОЗП и ВЛП) эксплуатации воздушных судов и объектов инфраструктуры воздушного транспорта ГА, утверждённых приказом Росавиации от 28.05.2020г. №509-П; Распоряжением Росавиации об организации подготовки организаций ГА к работе в ОЗП (ВЛП); Приказами МТУ Росавиации и Приказом ГД АО «Аэропорт Якутск».

7.4.2. Во время подготовки к работе в ОЗП и ВЛП при выявлении поломки автотехники, задействованной в обслуживании ВС и выезжающей на летное поле, руководителями подразделений заполняются бланки оценки риска и предоставляются в ИБП.

7.5. Внутренние проверки

7.5.1. Проведение внутренних проверок в Обществе осуществляется в соответствии с YKS-QMS3-003 «Документированная процедура проведения внутренних аудитов и выполнения корректирующих действий».

7.5.2. Проведение внутренних проверок в области обеспечения безопасности полётов в Обществе производится не реже, чем один раз в год.

7.5.3. По результатам внутренней проверки составляются акты проверки по обеспечению безопасности полётов в Обществе.

7.5.4. По замечаниям и рекомендациям, выявленным в ходе проверки составляются планы корректирующих мероприятий.

7.6. Расследование авиационных происшествий и инцидентов в Обществе

7.6.1. Авиационное происшествие или инцидент с гражданским ВС подлежат обязательному расследованию в соответствии ПРАПИ-98.

7.6.2. Целями расследования авиационных событий являются, установление причин и принятие мер по их предотвращению в будущем. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования АП или АИ.

7.6.3. Политика АО «Аэропорт Якутск» – обязательное участие в расследованиях авиационных событий, произошедших в зоне ответственности Общества, с целью установления причин и принятия мер по их предотвращению в будущем.

7.6.4. ГД согласно Инструкции, определяющей порядок первоначальных действий, обязанности и ответственность должностных лиц при авиационном происшествии (инциденте) организует отправку первичного оповещения об авиационном событии.

7.6.5. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами Российской Федерации и воздушными судами иностранных государств на территории Российской Федерации организует и проводит МАК с участием Федеральной антимонопольной службы России, Минэкономки России и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации. В соответствии с этим МАК формирует и назначает комиссию по расследованию авиационного происшествия.

7.6.6. Полномочным федеральным органом регулирования деятельности в области гражданской авиации, в компетенцию которого входит участие в расследовании АП, а также организация и проведение расследования АИ, является Росавиация.

7.6.7. Комиссия проводит расследование согласно ПРАПИ-98 и состоит из председателя, заместителей председателя и членов комиссии. Специалисты, привлекаемые к работе комиссии, могут входить в состав ее рабочих органов (подкомиссий и рабочих групп) или использоваться в качестве экспертов. Специалисты, участвующие в расследовании, должны иметь соответствующую квалификацию и не должны быть связаны с непосредственной ответственностью за авиационное происшествие.

7.6.8. Процесс расследования АП или АИ включает в себя:

- сбор и анализ информации;
- проведение необходимых исследований;
- установление причин АП или АИ;
- подготовку отчёта и заключения;
- разработку рекомендаций, разбор (слушание) по результатам расследования.

7.6.9. До прибытия комиссии по расследованию запрещается производить какие-либо работы на месте происшествия, за исключением эвакуации пострадавших, раненых и погибших, внешнего осмотра, фиксации следов, которые могут исчезнуть (отложение льда, копоти и т. д., следов движения ВС).

7.6.10. Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других, связанных с авиационным происшествием или инцидентом, доказательных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации (ПРАПИ-98).

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ

8. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

8.1. Позитивная культура безопасности полётов

8.1.1. Культура безопасности полётов — показатель восприятия руководством и работниками Общества проблем поддержания приемлемого уровня безопасности полётов, а также место, которое занимает безопасность полётов в общем ряду приоритетов.

8.1.2. Показатели и критерии внедрения позитивной культуры безопасности руководящего состава:

- уделяет большое внимание вопросам безопасности полётов как составной части стратегии контроля факторов опасности (т.е. минимизации потерь);
- укрепляет производственный климат, способствующий позитивному отношению к критике, замечаниям и информации, поступающей с более низких уровней предприятия по вопросам безопасности;
- не использует своё влияние для навязывания своих взглядов подчинённым;
- принимает меры для уменьшения последствий выявленных недостатков в области обеспечения безопасности полётов.

8.1.3. На всех уровнях предприятия существует понимание важности передачи соответствующей информации по вопросам безопасности полётов (как внутри предприятия, так и в отношениях с внешними объектами).

8.1.4. Персонал предприятия обучен, хорошо подготовлен и осознает последствия небезопасных действий.

8.1.5. На всех уровнях предприятия отсутствуют факты сокрытия персоналом внутренних событий даже с незначительными последствиями.

8.1.6. Число случаев «рискованного» поведения у персонала незначительно, и на предприятии существует этика безопасности, которая не поощряет такое поведение.

8.1.7. Обучения персонала по безопасности полетов, в том числе рассмотрение и оценка достаточности подготовки персонала в части выполнения им обязанностей, связанных с обеспечением безопасности полётов, а также системы проверки навыков и знаний для определения уровня квалификации.

8.1.8. В целях широкого привлечения личного состава Общества к активному участию в реализации требований нормативных документов по предотвращению авиационных событий и совершенствованию СУБП, в Обществе функционирует Система добровольных сообщений, согласно Положению о системе добровольных сообщений.

8.1.9. Задачей Системы добровольных сообщений является сбор информации и оперативное выявление скрытых факторов опасности и/или несоответствий в деятельности персонала по обеспечению воздушных перевозок, негативно влияющих на безопасность полётов, движения по аэродрому и/или качества обслуживания в аэропорту.

8.1.10. Для создания полноценных условий обмена информацией по вопросам безопасности полёта и надёжного функционирования системы добровольных сообщений в Обществе внедрена «некарательная» производственная среда как рабочая атмосфера, в которой персонал уверен, что незаслуженного наказания ни при каких обстоятельствах не последует. «Некарательная» среда не является синонимом вседозволенности и безответственности или полного отказа от наказаний, она лишь гарантирует их обоснованное и справедливое применение.

8.2. Процесс обработки Информации по безопасности полётов

8.2.1. Начальник ИБП является координатором при распространении информации, касающейся безопасности полётов в Обществе.

8.2.2. Обмен информацией по безопасности полётов направлен на:

- обеспечение всесторонней осведомлённости всех сотрудников;
- предоставление критичной для безопасности полётов информации;
- повышение осведомлённости о КД;
- предоставление информации о новых или изменениях в действующих процедурах в области безопасности полётов.

8.2.3. Информация распространяется методами:

- отправление служебных записок начальникам служб (подразделений) для ознакомления или для исполнения;
- проведением совещаний, разборов в Обществе.

8.2.4. **Процесс обработки Информации по БП в Обществе:**

а) Регистрация:

- Сотрудник ООД регистрирует входящую информацию по безопасности полётов (1 день).

б) Направление сотрудником ООД на рассмотрение ГД (1 день);

с) Согласование на предмет применимости к АО «Аэропорт Якутск»:

- согласование проводится с директором по качеству и развитию и начальником ИБП (1 день). Решение о применимости принимает начальник инспекции по безопасности полётов.

1) Ознакомление с руководителем подразделения (службы):

- если информация не применима к АО «Аэропорт Якутск» то информация направляется начальником ИБП на ознакомление начальникам служб (подразделений) (10 дней).

2) Ознакомление сотрудников с ИБП:

- начальники (подразделений) служб доводят информацию до подчиненных сотрудников с отметкой в Журнале изучения информации по безопасности полётов (приказов, отчётов комиссий по расследованию АП, АИ) (10 дней).

3) Исполнение Информации по БП начальниками подразделений (служб):

- если информация применима к АО «Аэропорт Якутск» то информация направляется начальником ИБП на исполнение начальникам служб (подразделений) по вопросу деятельности (10 дней).

д) Заполнение бланка оценки риска:

- если информация применима, то начальником службы (подразделения) заполняется бланк оценки риска (3 дня).

е) Составление отчёта по Информации по БП:

- руководитель подразделения составляет подробный отчёт о проделанной работе по информации по БП (5 дней).

f) Проверка отчёта по Информации БП

- начальник ИБП проводит проверку отчёта. Если отчёт не полный, то п.5 (2 дня).

Примечание:

Сроки, указанные при обработке Информации по БП могут быть изменены, зависит от того, какие сроки будут установлены С(Я) МТУ Росавиации.

8.3. Организация изучения документов и выполнение мероприятий, указанных в информации по безопасности полётов и в отчётах комиссий по расследованию АП и АИ

8.3.1. За организацию изучения документов, касающихся безопасности полётов и своевременное выполнение указанных в них мероприятий в Обществе несут ответственность руководители подразделений.

8.3.2. Изучение документов проводят с работниками подразделений.

8.3.3. Начальник ИБП изучает документ и дает конкретные указания по его изучению руководителям подразделений со специалистами, а также определяет меры по выполнению требований в соответствии с поступившими указаниями.

8.3.4. Руководители подразделений изучают документ со специалистами подразделений, составляют план мероприятий, направленных на предотвращение ФО и организуют его исполнение.

8.3.5. Изучение документа по безопасности полётов фиксируется в Журнале изучения информации по безопасности полётов (приказов, отчётов комиссий по расследованию АП, АИ).

8.3.6. В установленный срок руководитель подразделения составляет отчёт о выполнении требований информации и направляет начальнику ИБП.

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ

А. Приложение А

Бланк оценки риска № ____

АО «Аэропорт Якутск»		Дата составления:		
Подразделение:				
Тип риска				
Факторы опасности:				
ИНДЕКС РИСКА				
Вероятность события	Влияние (ущерб)			
	Слабое (1)	Среднее (2)	Сильное (3)	Критическое (4)
Маловероятное (1)	<input type="checkbox"/> Н (1)	<input type="checkbox"/> Н (2)	<input type="checkbox"/> Н (3)	<input type="checkbox"/> Н (4)
Редкое (2)	<input type="checkbox"/> Н (2)	<input type="checkbox"/> Н (4)	<input type="checkbox"/> С (6)	<input type="checkbox"/> С (8)
Возможное (3)	<input type="checkbox"/> Н (3)	<input type="checkbox"/> С (6)	<input type="checkbox"/> С (9)	<input type="checkbox"/> В (12)
Весьма вероятное (4)	<input type="checkbox"/> Н (4)	<input type="checkbox"/> С (8)	<input type="checkbox"/> В (12)	<input type="checkbox"/> В (16)
Неизбежное (5)	<input type="checkbox"/> С (5)	<input type="checkbox"/> В (10)	<input type="checkbox"/> В (15)	<input type="checkbox"/> В (20)
КРИТЕРИИ ПРИЕМЛЕМОСТИ РИСКА				
Индекс оценки риска	Критерии приемлемости риска			
10...20	<input type="checkbox"/> Высокий			
5...9	<input type="checkbox"/> Средний			
1...4	<input type="checkbox"/> Низкий			
ПЛАН КОРРЕКТИРУЮЩИХ МЕРОПРИЯТИЙ				
<i>Примечание: Для одного риска устанавливается один индекс риска. Если риск приемлемый план не разрабатывается</i>				
Описание плана мероприятий	Ответственный	Срок	Отметка об исполнении	
1.				
2.				

Составил: _____
 Ф.И.О./Подпись

Дата закрытия:	
Остаточный риск	<input type="checkbox"/> Низкий <input type="checkbox"/> Средний
<i>Примечание: Остаточный риск оценивается по таблице индекса риска</i>	

Проверил: _____
 Ф.И.О./ Подпись

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ

В. Приложение В

Форма анализа состояния безопасности полётов за ___ квартал 20__ г. в АО «Аэропорт Якутск»

1. Регулярность полётов за ___ квартал 20__ г.

Выполнено самолетовылетов:

Задержек по вине служб АО «Аэропорт Якутск»

№ п/п	<u>авиакомпания</u>	Обстоятельства задержки	Количество	Службы ответственные за задержку
1.				

2. Нарушения законодательства в области обеспечения безопасности полётов.

3.1. Проверка на соответствие ФАП №286:

№ п/п	Несоответствия по функционированию СУБП	Устранены на месте	Рекомендации по функционированию СУБП
1.			
2.			
Всего:			

3.2. Внешние проверки авиакомпаний:

№ п/п	Несоответствия по функционированию СУБП	Мероприятия	Статус исполнения
1.			
2.			

3. Авиационные события.

	20__ г.	20__ г.
Общее количество авиационных событий в Обществе		
По вине служб АО «Аэропорт Якутск»		

4.1. Описание и классификация события.

4.2....

4. Количественная оценка показателей безопасности полётов.

5. Комплексный (интегральный) показатель оценки уровня безопасности полётов.

6. Бланки оценки риска

№ п/п	Документ, согласно которому составлен бланк оценки риска	Кол-во бланков оценки риска	Неприемлемый риск (служба, ФО, риск)	Принятые меры по неприемлемому риску
1.				
Всего:				

7. Добровольные сообщения.

8. Безопасность полётов при реконструкции.


9. Работы по предупреждению нарушений безопасности полётов.

10. Выводы.

11. Рекомендации по безопасности полётов.

С. Приложение С

Журнал регистрации выявленных опасностей и сопутствующих рисков в АО «Аэропорт Якутск»

 <p>МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ЯКУТСК ИМЕНИ ПЛАТОНА ОЙУНСКОГО</p>	<p>Журнал регистрации выявленных опасностей и сопутствующих рисков</p> <p>АО «Аэропорт Якутск»</p> <p>Начат: « ____ »</p> <p>Окончен: « ____ »</p> <p>_____ 202__ г.</p> <p>_____ 202__ г.</p>
--	--

№ п/ п	Служба (подразделение)	Выявленные факторы опасности	Сопутствующие риски	Принятые меры по устранению факторов опасности	ФИО, должность	Дата	Подпись

D. Приложение D

Форма отчёта по Информации по безопасности полётов

Рапорт (Служебная записка)

Начальнику ИБП
АО «Аэропорт Якутск»

Согласно (Информации по БП №__ от ____, Приказа Росавиации/ АО «Аэропорт Якутск» и.т.д.) сообщаю, что службой _____ выполнены следующие мероприятия:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

.....

Подтверждающие документы прилагаем (если есть необходимость).


Также прилагаем бланк оценки риска (если есть необходимость).

Начальник службы _____ дата _____ подпись _____

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ПУСТОЙ

Е. Приложение Е

Журнал изучения информации по безопасности полётов (приказов, отчётов по расследованию АП, АИ)



МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АЭРОПОРТ ЯКУТСК
ИМЕНИ ПЛАТОНА ОЙУНСКОГО

Журнал изучения Информации по безопасности полётов
(приказов, отчётов комиссий по расследованию АП, АИ)
АО «Аэропорт Якутск»

(подразделение) _____

Служба
Начат: _____ 202__ г.
« _____ » _____

Окончен: « _____ » _____ 202__ г.

Дата изучения	Наименование документа	Подразделение	Должность	ФИО	Подпись
