ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ И СЕРТИФИКАЦИИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА»
(ФГАУ ДПО «ЦП САП»)

УТВЕРЖДАЮ

Директор

_____ С.М. Чупраков

«05» декабря 2022г.

РУКОВОДСТВО ПО КАЧЕСТВУ ФГАУ ДПО «ЦП САП»

г. Обь, Новосибирская область - 2022

1.СОДЕРЖАНИЕ

№ пп.	Содержание разделов	№ страницы
1.	СОДЕРЖАНИЕ	2
2.	ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ	4
	ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ	7
3.	ОПИСАНИЕ СИСТЕМЫ КАЧЕСТВА	8
3.1.	Сведения о документе	8
3.2.	Перечень экземпляров	8
3.3.	Область применения	8
3.4.	Нормативные ссылки	9
3.5.	Основные термины и определения	10
3.6.	Основные положения	12
3.7.	Политика Учреждения в области качества	13
3.8.	Общее руководство качеством. Персонал. Ответственность	14
3.9.	Обеспечение качества профессиональной подготовки авиаспециалистов, управление качеством	14
3.10.	Проверка системы качества профессиональной подготовки (СКПП)	15
3.11.	Документация СКПП	16
4.	СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)	16
4.1.	Общие положения	16
4.2.	Введение	17
4.3.	Назначение СУБП	18
4.4.	Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов	20
4.5.	Распределение ответственности и обязанностей руководства и иных должностных лиц в области обеспечения безопасности полетов	21
4.6.	Назначение и обучение должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности полетов	25
4.7.	Порядок ведения документации по системе управления безопасностью полетов	26
4.8.	Порядок выявления, оценки и управления факторами опасности и риска в целях обеспечения их уменьшения	27
4.9.	Координация действий в случае возникновения факторов опасности и риска	33
4.10.	Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов	35
4.11.	Постоянное совершенствование СУБП	36
4.12.	Мониторинг изменений в области обеспечения безопасности полетов	37
4.13.	Популяризация вопросов безопасности полетов	38
5.	ОПИСАНИЕ ПРОЦЕДУР	40
5.1.	Проверка лиц, поступающих на обучение для подтверждения их квалификации, приемлемой для обучения	40
5.2.	Поддержание квалификации лиц из числа руководящего персонала, преподавательского состава и инструкторов	41
5.3.	Получение и поддержание в актуальном состоянии документации Учреждения	42
5.4.	Проверка и поддержание в исправном состоянии оборудования и технических средств обучения	42
5.5.	Описание объема, периодичности и порядка выполнения работ по техническому обслуживанию тренажерных устройств имитации полета	43
5.6	Проведение внутреннего аудита, включая методы и частоту проведения аудита	44
5.7.	Принятие корректирующих действий для устранения выявленных	46

	недостатков	
6.	Процедуры внесения изменений в «руководство по качеству учреждения» и уведомление уполномоченного органа о внесённых изменениях	47
7.	ПРИЛОЖЕНИЯ	48
	Приложение № 1. Положение о порядке приёма слушателей в ФГАУ ДПО «ЦП САП»	48
	Приложение № 2. Анкета слушателя ФГАУ ДПО «ЦП САП», Согласие на обработку персональных данных	49
	Приложение № 3. Форма журнала учета сообщений летного состава и обслуживающего персонала об опасных факторах для обеспечения безопасности полетов	51
	Приложение № 4 Форма сообщения об опасном факторе для безопасности полетов	52
	Приложение № 5 Заключение по опасному фактору для безопасности полетов	53
	Приложение № 6 Контрольная карта для внутренней плановой оценки СУБП	54
	Приложение № 7 Отчет по результатам внутреннего расследования	57
	Приложение № 8 Перечень возможных опасных ситуаций	59
	Приложение № 9 Направление на предварительный медицинский осмотр	61
	Приложение № 10 Показатели эффективности обеспечения БП	62
	Приложение № 11 Бланк мер по уменьшению рисков для безопасности полетов	63
	Приложение № 12 Ведомость оперативной формы технического обслуживания при подготовке тренажера	64
	Приложение № 13 Журнал учета налета на тренажере	65
	Приложение № 14 Журнал учета неисправностей, отказов (дефектов)	66
	Приложение № 15	67

2. ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ изменения	№ страницы	№ пункта	Документ, на основании которого вносится изменение	Дата введения изменения	Дата внесения изменения	Подпись ответственного лица
1	38	5.1	Приказ № 43	07.03.23	07.03.23	
2	38	5.1	Приказ № 212	07.11.23	07.11.23	
1	20-21	4.4.	Приказ № 62	03.04.25	03.04.25	
1	21-25	4.5	Приказ №62	03.04.25	03.04.25	
1	25-26	4.6	Приказ № 62	03.04.25	03.04.25	
1	26-27	4.7	Приказ № 62	03.04.25	03.04.25	
1	27-33	4.8	Приказ № 62	03.04.25	03.04.25	
1	35-36	4.10	Приказ №62	03.04.25	03.04.25	
1	38-40	4.13	Приказ № 62	03.04.25	03.04.25	
1	43-44	5.5	Приказ № 72	11.04.25	11.04.25	
1	17-18	4.2	Приказ № 116	13.08.25	13.08.25	
2	43-44	5.5	Приказ № 169	05.12.2025	05.12.2025	

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ изменения	№ страницы	№ пункта	Документ, на основании которого вносится изменение	Дата введения изменения	Дата внесения изменения	Подпись ответственного лица

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ изменения	№ страницы	№ пункта	Документ, на основании которого вносится изменение	Дата введения изменения	Дата внесения изменения	Подпись ответственного лица

Перечень основных используемых сокращений

Используемое сокращение	Полное наименование
АОС	автоматизированные обучающие системы
АП	авиационный персонал
БП	безопасность полётов
ВЛП	весенне-летний период
ВС	воздушное судно
ГА	гражданская авиация
ИБП	информация по безопасности полетов
ИКАО	международная организация гражданской авиации
ИСО	международная организация по стандартизации
ИТП	инженерно-технический персонал
КПК	курсы повышения квалификации
ЛП	летная подготовка
ЛС	летный состав
МГА	Министерство гражданской авиации СССР
Минобрнауки России	Министерство образования и науки Российской Федерации
Минтранс РФ	Министерство транспорта Российской Федерации
ОЗП	осенне - зимний период
ОСП	оборудование системы посадки
ППЛС	программа подготовки летного состава
ЛП	летная подготовка
ЛС	летный состав
ОрВД	Организация воздушного движения
ОСП	оборудование системы посадки
ППЛС	программа подготовки летного состава
Росавиация	Федеральное агентство воздушного транспорта РФ
Ространснадзор	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта РФ
РЛС	Радиолокационные средства
РЛЭ	руководство по лётной эксплуатации
СКК	система контроля качества
СКПП	система качества профессиональной подготовки
СУБП	система управления безопасностью полетов
ТО	техническое обслуживание
ТП	техника пилотирования
ТСО	технические средства обучения
УТЦ	учебно-тренировочный центр
Учреждение, ФГАУ ДПО «ЦП САП»	Федеральное государственное автономное учреждение дополнительного профессионального образований «Центр подготовки и сертификации авиационного персонала»
ФАП	Федеральные авиационные правила
ФГУП	Федеральное государственное унитарное предприятие

3. ОПИСАНИЕ СИСТЕМЫ КАЧЕСТВА

3.1. Сведения о документе

Настоящее Руководство является основополагающим в комплексе стандартов, определяющих систему управления качеством профессиональной подготовки авиаперсонала в федеральном государственном автономном учреждении дополнительного профессионального образований «Центр подготовки и сертификации авиационного персонала» (далее - ФГАУ ДПО «ЦП САП», Учреждение) и устанавливающих политику, функции, цели, задачи, организацию и порядок проведения работ по обеспечению качества профессиональной подготовки авиаперсонала для всех исполнителей, участвующих в процессе организации и осуществления профессиональной подготовки авиаперсонала.

«Руководство по качеству ФГАУ ДПО «ЦП САП» (далее – Руководство) разработано на основании Федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил», введенных в действие приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 сентября 2015 г. № 289 (далее по тексту – ФАП-289) и при соблюдении Закона РФ "Об образовании", "Воздушного кодекса РФ".

Все изменения и дополнения в настоящее «Руководство по качеству Учреждения» вносятся в установленном порядке.

3.2. Перечень экземпляров «Руководства по качеству Учреждения»

Номер	Статус	Место положения	Ответственное лицо за ведение/хранение экземпляра
1	Эталон	Кабинет директора	Директор
2	Рабочий	Кабинет заместителя директора -начальника штаба	Заместитель директора - начальник штаба

Копия «Руководства по качеству Учреждения» с изменениями размещается на сайте Учреждения и поддерживается в актуальном состоянии.

3.3. Область применения

Настоящее «Руководство по качеству Учреждения» является составной частью системы административного управления и контроля качества и устанавливает порядок:

- обеспечения качества учебного процесса в Учреждении;
- организацию учебного процесса на этапах подготовки авиационного персонала;

- принципы и правила взаимоотношений и связей между структурными подразделениями Учреждения, а также сторонними организациями, в области профессиональной подготовки авиаспециалистов по сертифицированным видам образовательной деятельности.

«Руководство по качеству Учреждения» устанавливает общие и основные положения, принципы и правила деятельности Учреждения в области качества профессиональной подготовки авиаспециалистов по утвержденным видам подготовки.

Положения настоящего «Руководства по качеству Учреждения» обязательны для соблюдения:

- Учреждения в целом;
- другими авиакомпаниями и предприятиями ГА, сторонними организациями, получающими образовательные услуги на договорной основе.

«Руководство по качеству Учреждения» может быть пересмотрено при изменении организационной (штатной) структуры Учреждения.

Ответственным за ведение «Руководства по качеству Учреждения» является начальник штаба.

3.4. Нормативные ссылки

Настоящее «Руководство по качеству Учреждения» разработано с учетом требований и рекомендаций следующих нормативных документов и соответствует их положениям:

а) «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ;

б) «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2001 № 197-ФЗ;

в) Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ;

г) Постановление Правительства Российской Федерации от 12.04.2022 № 642 «Об утверждении Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»

д) «Положение об организации учебного процесса в УТЦ ГА», утвержденное МГА 10.02.1988 № 3.1-79;

е) Федеральные авиационные правила «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечня специалистов авиационного персонала, требованиям Федеральных авиационных правил», утверждённые приказом Минтранса России от 29.09.2015 № 289;

ж) Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утверждённые приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 № 147;

ж) Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждённые приказ Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128;

з) Приказ Министерства просвещения РФ от 26 августа 2020 г. № 438 "Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по основным программам профессионального обучения";

и) «Порядок организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам», утверждённый приказом Минобрнауки России от 01.07.2013 № 499;

к) «Менеджмент для достижения устойчивого успеха организации. Подход на основе системы менеджмента качества».

л) Распоряжение Правительства РФ от 6 мая 2008 г. N 641-р Об утверждении Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации.

м) Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Чикагской конвенции (Чикаго, 07 декабря, 1944 год).

н) Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов» (издание второе, июль 2016).

о) Руководство по управлению безопасностью полетов, ИКАО, Doc. 9859.

п) ГОСТ Р ИСО 9000-2015 «Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь»;

р) ГОСТ Р ИСО 9001-2015 «Системы менеджмента качества. Требования»;

с) ГОСТ Р ИСО 9004-2010 Национальный стандарт Российской Федерации.

3.5. Основные термины и определения

Авиационный учебный центр (АУЦ) - Организация, осуществляющая профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации авиационного персонала гражданской авиации в соответствии с Законодательством РФ и Федеральными авиационными правилами.

Безопасность полетов – состояние, при котором риски, связанные с деятельностью в области гражданской авиации, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) – комплекс правил и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов.

Добровольные сообщения – сообщения о фактических и (или) потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, направленные юридическими и физическими лицами в произвольной форме по их инициативе.

Летная подготовка (далее по тексту – ЛП) основной вид профессиональной подготовки летного состава. Цель ЛП - выработка, поддержание и

совершенствование практических навыков и умений летного состава по управлению летательным аппаратом в различных условиях к действиям в особых случаях полета.

Система управления безопасностью полетов - совокупность осуществляемых поставщиком услуг мероприятий по выявлению и оценке факторов опасности и риска, по разработке и принятию корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов гражданских воздушных судов, а также по оценке эффективности мер по управлению безопасностью полетов гражданских воздушных судов.

Повышение квалификации - этап процесса профессиональной подготовки авиационного персонала, имеющий целью обновление и углубление знаний и умений, направленных на совершенствование профессионального и методического мастерства.

Профессиональная переподготовка (переучивание) - этап процесса профессиональной подготовки летного, инженерно-технического и другого авиационного персонала, имеющий целью освоение новых типов ВС, другой авиационной техники (авиационных работ).

Профессиональная подготовка - процесс приобретения, сохранения и совершенствования авиационным персоналом знаний, умений и навыков, необходимых для выполнения профессиональных функций.

Теоретическая подготовка - этап процесса профессиональной подготовки авиационного персонала, имеющий целью приобретение обучаемым специальных знаний, их поддержание и совершенствование в соответствии с установленными требованиями.

Тренажерная подготовка - этап процесса профессиональной подготовки авиационного персонала, имеющий целью приобретение, поддержание и совершенствование практических умений и навыков с помощью различного вида тренирующих устройств.

Факторы опасности и риска - действие или бездействие, обстоятельство, условие или их сочетание, создающие угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, предполагаемые вероятность и тяжесть последствий их проявления.

Анализ риска – это систематическое использование информации о риске, сравнение его с приемлемым риском, обоснование рациональных мер защиты.

Допустимый риск – это риск, который в конкретной ситуации считается допустимым до уровня, принятого в обществе, исходя из экономических и социальных факторов.

Приемлемый риск – это риск, который не превышает на территории объекта повышенной опасности или за ее пределами предельно допустимого уровня.

Оценка степени риска – это количественная оценка влияния какой-либо опасности.

Управление риском – это процесс принятия решений и осуществления мер, направленных на обеспечение минимально возможного риска.

Уменьшение рисков – процесс, включающий в себя средства защиты или профилактику нарушений с целью уменьшения величины и/или вероятности прогнозируемых последствий реализации опасных факторов.

Цель управления риском – заблаговременное предвидение (прогнозирование) риска, выявление факторов, влияющих на ситуацию, принятия соответствующих мер по устранению или уменьшению их влияния.

3.6. Основные положения

Руководство устанавливает общие и основные положения, принципы и правила деятельности АУЦ в области качества профессиональной подготовки авиаспециалистов по утвержденным видам подготовки.

Требуемое качество профессиональной подготовки авиаспециалистов в Учреждении обеспечивается функционированием системы качества профессиональной подготовки (далее – СКПП) авиаспециалистов, представляющей собой совокупность организационной структуры, ответственности, процедур и процессов, обеспечивающих проведение политики в области качества обучения.

3.6.1. Основные задачи формирования и внедрения системы качества.

Директор несет основную ответственность за функционирование Системы обеспечения качества и менеджмент в Учреждении, имея конечной целью:

- повышение качества профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиаспециалистов в процессе её осуществления путем совершенствования процессов, организации, технического, методического и программного обеспечения профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- подтверждение соответствия осуществляемых процессов и обеспечения качества профессиональной подготовки авиаспециалистов установленным сертификационным требованиям;
- организацию стабильной деятельности Учреждения и его конкурентоспособности на рынке услуг по обучению авиаспециалистов;
- ответственность за развитие, формирование и управление Системой обеспечения качества возлагается на заместителя директора по учебной подготовке.

Пересмотр политики в области качества производится руководством Учреждения при внесении дополнений и изменений в перечень задач и функций, структуры и статуса. Ответственность за внесение изменений несет начальник штаба

3.6.2. Задачи по обеспечению учебного процесса

Основными задачами по обеспечению учебного процесса профессиональной подготовки авиаспециалистов являются:

- правовое обеспечение профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- кадровое обеспечение учебного процесса;
- программное обеспечение учебного процесса;
- методическое обеспечение учебного процесса;

- техническое обеспечение профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- финансово-экономическое обеспечение профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- разработка мероприятий и программ по обеспечению и повышению качества профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- объективный анализ данных о качестве профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- идентификация качества профессиональной подготовки авиаспециалистов установленным требованиям;
- разработка и осуществление корректирующих мер воздействий при обнаружении несоответствия профессиональной подготовки авиаспециалистов установленным требованиям;
- разработка методов и процедур контроля качества профессиональной подготовки авиаспециалистов;
- регламентация прав и обязанностей участников учебного процесса.

Задачи по обеспечению качества учебного процесса профессиональной подготовки авиаспециалистов закреплены и решаются персоналом Учреждения.

3.7. Политика Учреждения в области качества

Основными направлениями политики Учреждения в области качества профессиональной подготовки авиаспециалистов являются:

- выполнение требований Федеральных авиационных правил и других нормативных документов полномочных органов РФ в области ГА и ИКАО при проведении образовательной деятельности;
- планомерное непрерывное повышение качества профессиональной подготовки авиаспециалистов путем совершенствования учебного процесса, организации, технического, методического, программного обеспечения;
- подтверждение соответствия осуществляемых образовательных процессов и качества профессиональной подготовки авиаспециалистов установленным сертификационным требованиям;
- повышение квалификации преподавательского состава Учреждения (освоение и применение современных методов профессиональной подготовки и технических средств обучения);
- улучшение социально-бытовых условий для слушателей.

Система качества профессиональной подготовки включает:

– организационную структуру системы в виде управления подразделениями, влияющими на качество профессиональной подготовки авиаспециалистов;

– персонал системы в виде - руководящего, преподавательского, инструкторского состава Учреждения;

– организационные, технические, экономические, социальные и воспитательные мероприятия, процессы и процедуры, обеспечивающие профессиональную подготовку авиаспециалистов с надлежащим уровнем качества;

– документацию системы в виде нормативных документов (руководств) и стандартов по деятельности Учреждения и ряда документов, фиксирующих качество профессиональной подготовки авиаперсонала.

3.8. Общее руководство качеством. Персонал. Ответственность

Общее руководство качеством профессиональной подготовки авиаспециалистов следует рассматривать как аспект общей функции управления Учреждением, определяющий и осуществляющий политику в области качества обучения.

Непосредственное функционирование СКПП обеспечивает персонал СКПП, который состоит:

- из руководящего состава Учреждения, обеспечивающего профессиональную подготовку авиаспециалистов в рамках комплексного управления деятельностью;
- из руководящего состава подразделений Учреждения, обеспечивающего непосредственное руководство конкретными работами по профессиональной подготовке;
- из преподавательского, инструкторского состава, осуществляющего подготовку авиаспециалистов;
- технического персонала, осуществляющего обслуживание тренажеров и другого оборудования;
- обслуживающего и вспомогательного персонала

Перечисленные категории специалистов должны отвечать требованиям «Руководства по организации деятельности Учреждения» и квалификационным характеристикам. Общим требованием ко всему персоналу Системы является постоянное повышение квалификации. Планы и задания по повышению квалификации по категориям специалистов включены в рабочую документацию Учреждения.

Обязанности по качеству профессиональной подготовки, возлагаемые на должностных лиц, а также ответственность персонала за виды и результаты деятельности, влияющие на качество обучения, определены в должностных инструкциях.

3.9. Обеспечение качества профессиональной подготовки специалистов авиационного персонала, управление качеством

Обеспечение качества профессиональной подготовки авиаспециалистов рассматривается как совокупность планируемых и систематически выполняемых мероприятий, создающих необходимые условия для выполнения каждого этапа профессиональной подготовки таким образом, чтобы качество обучения удовлетворяло установленным нормам.

Управление качеством осуществляется руководством Учреждения в целом, а так же непосредственно преподавательским и инструкторским персоналом на рабочих местах.

Мероприятия по управлению качеством профессиональной подготовки авиаспециалистов:

– плановые контрольные посещения занятий преподавателей руководством Учреждения с целью определения текущего профессионального уровня преподавателя, анализа оснащенности аудиторий техническими средствами обучения, контроля за посещаемостью занятий слушателями и принятия мер по устранению обнаруженных отклонений;

– своевременное внесение изменений и дополнений в нормативные и локальные нормативные документы;

– отзывы руководства авиапредприятий о качестве профессиональной подготовки авиаспециалистов;

– наличие и функционирование системы управления безопасностью полетов при подготовке и переподготовке членов экипажей ВС.

Постоянное повышение качества профессиональной подготовки рассматривается как часть общей политики Учреждения и реализуется через:

– повышения качества профессиональной подготовки авиаспециалистов;

– совершенствование и расширение учебной и тренажерной базы;

– совершенствование форм и методов проверки знаний слушателей по окончанию обучения.

Координатором работ по улучшению качества профессиональной подготовки авиаспециалистов выступает Педагогический совет Учреждения.

3.10. Проверка системы качества профессиональной подготовки

Все элементы системы качества профессиональной подготовки (далее по тексту СКПП) являются объектом регулярной внутренней проверки, анализа и оценки с точки зрения их эффективности в реализации целей качества профессиональной подготовки авиаспециалистов.

Проверка системы качества профессиональной подготовки авиаспециалистов осуществляется по следующим направлениям:

– систематическая внутренняя проверка функционирования системы в соответствии с программами проверок, планируемых с учетом важности процессов;

– периодическая внешняя проверка путем сертификации Учреждения Полномочным государственным органом;

– постоянная внешняя проверка обработки отзывов слушателей и результатов аудиторских проверок авиапредприятиями – заказчиками образовательных услуг Учреждения о качестве профессиональной подготовки авиаспециалистов.

Объектами проверки могут быть:

а) управленческие процедуры;

б) программное и методическое обеспечение профессиональной подготовки;

в) финансово-экономическое обеспечение процессов профессиональной подготовки;

г) документация СКПП;

д) квалификация персонала СКПП;
е) состояние и оснащенность учебных классов;
ж) наличие и состояние технических средств обучения;
з) содержание и состояние библиотечного фонда;
и) социально-бытовые условия слушателей.

План проведения проверки СКПП должен содержать:

- перечень подлежащих проверке элементов СКПП;
- требования к персоналу, осуществляющему проверку;
- причины проведения проверки.

По итогам проверки составляется отчет и проводятся анализ и оценка СКПП, а также выдаются рекомендации по устранению несоответствий.

Руководит работой по проверке СКПП директор Учреждения. Он определяет сроки проведения проверок. Заместитель директора Учреждения по учебной подготовке составляет планы и представляет их на утверждение директору АУЦ.

Заключения и рекомендации по итогам проверок обсуждаются на Педагогическом совете Учреждения, представляются на утверждение директору и доводятся до всего персонала.

3.11. Документация СКПП

Документация СКПП обеспечивает единое понимание политики, целей и задач в области качества обучения, устанавливает порядок взаимодействия подразделений и исполнителей при выполнении функций по качеству профессиональной подготовки авиаспециалистов, распределяет ответственность, права и обязанности по качеству.

Документация обеспечивает распределение функций, организации, технические, программное и методическое обеспечение процедуры обучения и контроля качества профессиональной подготовки в Учреждении по видам подготовки в процессе теоретической, тренажерной и практической (летной) подготовки авиационного персонала.

Документация СКПП разработана в соответствии с требованиями нормативных документов Минтранса РФ, стандартов и рекомендаций ИКАО и ИСО, на основе законодательства РФ.

Перечень документов системы качества подготовки авиаспециалистов в Учреждении перечислены в Руководстве по организации деятельности ФГАУ ДПО «ЦП САП».

4. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)

4.1. Общие положения

Система управления безопасностью полетов (далее – СУБП) направлена на то, чтобы проактивно ограничивать и уменьшать факторы риска до того, как они приведут к авиационным происшествиям или инцидентам.

СУБП реализуется путем эффективного управления факторами риска для безопасности полетов.

Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов создают систему координат для СУБП. Обеспечение безопасности полетов реализуется путем постоянного контроля над соблюдением международных стандартов,

насколько это практически осуществимо и/или оправдано, и национальных требований. Кроме того, процесс обеспечения безопасности полетов дает уверенность в том, что СУБП эффективно функционирует в соответствии со своим предназначением. Содействие процессу обеспечения безопасности полетов обеспечивает необходимое знание предмета и подготовку сотрудников.

Цели СУБП, как административного инструмента для руководства Учреждения, ориентированы на:

- идентификацию факторов опасности;
- обеспечение реализации восстановительных мероприятий, необходимых для поддержания согласованных показателей безопасности полетов;
- обеспечение непрерывного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов.

Система управления безопасностью полетов разработана в рамках документации СУБП и в соответствии с принятой Учреждением Политикой в области обеспечения безопасности полетов. СУБП служит базовым документом для разработки и совершенствования локальных инструкций и технологий, определяющих правила и порядок выполнения работ, связанных с изучением, анализом, выработкой рекомендаций и их практического применения, направленных на обеспечение безопасности полетов в Учреждении

4.2. Введение

Безопасность всегда была превалирующим фактором во всей авиационной деятельности. Воздушный Кодекс Российской Федерации в ст.24.1 устанавливает, что реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

Безопасность полетов в гражданской авиации - состояние авиационной транспортной системы, при котором риски, связанные с деятельностью в области гражданской авиации, относящейся к эксплуатации гражданских воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, в том числе с деятельностью юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, указанных в подпункте 4 пункта 1 и пункте 3 статьи 8 ВК, снижены до приемлемого уровня безопасности полетов.

Показатели приемлемого уровня безопасности полетов в гражданской авиации утверждаются Правительством Российской Федерации.

Программа безопасности полетов - совокупность правил и мероприятий, нацеленных на повышение безопасности полетов в гражданской авиации. Программа безопасности полетов утверждается Правительством Российской Федерации.

Фактор опасности - состояние или объект, которые могут вызвать авиационное происшествие или инцидент либо способствовать их возникновению.

Риск для безопасности полетов - предполагаемая вероятность наступления факторов опасности и серьезность последствий воздействия факторов опасности.

Управление безопасностью – ключевая функция системы, такая же, как управление финансами, людскими ресурсами. Система управления безопасностью представляет собой упорядоченный подход к обеспечению безопасности

авиационной деятельности и включает необходимые организационные структуры, сферы ответственности, политику и процедуры.

Первые работы по созданию Систем управления безопасностью полётов (СУБП) на основе идентификации факторов опасности и управления рисками их проявления были начаты в 2006 году с вводом в действие первой редакции документа ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полётов (РУБП)» (Doc. 9859 AN/474, 2006г.). Требования данного руководства касались, в основном, деятельности авиационных перевозчиков.

Правительством Российской Федерации своим постановлением от 12 апреля 2022 г. № 642 введены с 01 сентября 2022 г. «Правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации».

Настоящие Правила устанавливают порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами – разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов, образовательными организациями и организациями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских воздушных судов, операторами сертифицированных аэродромов гражданской авиации в отношении воздушных судов, разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и образовательными организациями (далее соответственно – система управления безопасностью полетов, поставщики услуг), а также порядок осуществления Федеральным агентством воздушного транспорта сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов (далее – факторы опасности и риска), хранения этих данных и обмена ими в соответствии международными стандартами Международной организации гражданской авиации в целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов.

Изменение № 1 от 13.08.2025

4.3. Назначение СУБП

Система управления безопасностью полётов Учреждения предназначена для организации проведения постоянной целенаправленной работы персонала по выявлению и устранению факторов опасности в каждом компоненте учебно-лётного процесса при лётной и технической эксплуатации ВС с целью обеспечения приемлемого уровня безопасности полётов.

Система направлена на постоянное совершенствование безопасности полетов путем выявления факторов опасности, сбора и анализа данных и постоянной оценки величины (значимости) риска их проявления для безопасности полетов.

СУБП является системой обеспечения безопасности эксплуатации воздушного судна путем эффективного управления факторами опасности и риском их проявления для обеспечения безопасности полетов на ВС.

СУБП включает основные элементы, необходимые для выявления факторов опасности и управления риском их проявления для обеспечения безопасности полетов путем соблюдения следующих условий:

- наличие необходимых источников информации о безопасности полётов;
- наличие нужных методов и средств выявления факторов опасности, которые могут быть использованы Учреждением;
- методы и средства должным образом согласуются с целью СУБП;
- методы и средства воздействия на факторы опасности соответствуют возможностям Учреждения;
- решения принимаются после всестороннего изучения факторов опасности и критериев значимости риска для безопасности полетов.

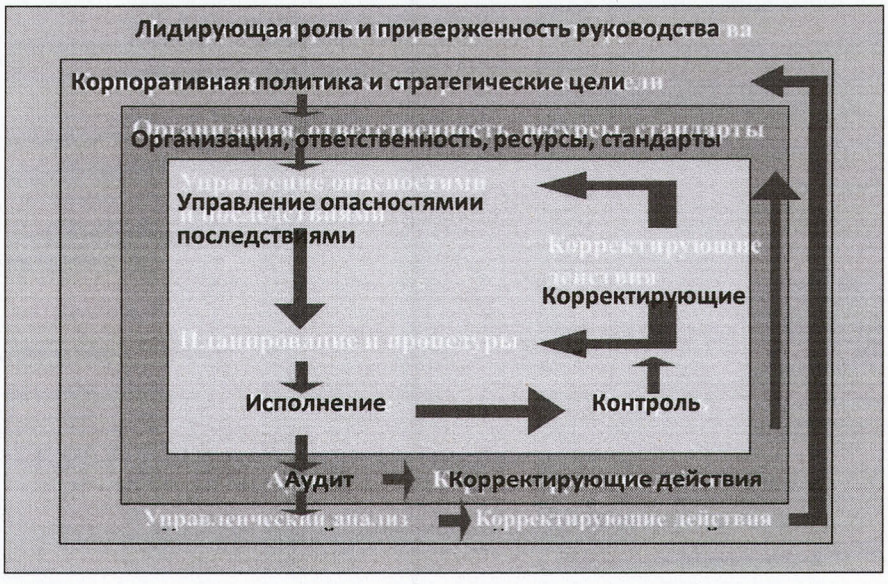
4.3.1. Сфера деятельности СУБП

СУБП затрагивает те виды эксплуатационной деятельности Учреждения, которые относятся к безопасной эксплуатации воздушных судов. Сфера деятельности СУБП может косвенно включать другие виды организационной деятельности, которые обеспечивают осуществление эксплуатационной деятельности или разработку продукции, например, финансы, людские ресурсы и правовые вопросы.

Важно привлечь все внутренние и внешние заинтересованные стороны авиационной отрасли, которые потенциально могут влиять на деятельность Учреждения в области обеспечения безопасности полетов. Кроме того, необходимо принять во внимание потенциальное участие всех заинтересованных сторон на ранней стадии внедрения СУБП и при последующих внутренних оценках СУБП.

4.3.2. Концептуальные рамки СУБП

КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ СУБП



Концептуальные рамки включают четыре компонента и двенадцать элементов, представляющих минимальные требования к разработке и реализации СУБП. Ниже представлены четыре компонента СУБП:

1. Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов.
2. Управление факторами опасности и риском их проявления для обеспечениябезопасности полетов.
3. Обеспечение безопасности полетов.
4. Содействие процессу обеспечения безопасности полетов.

4.4. Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов

Политика Учреждения в области обеспечения безопасности полетов представляет собой изложение принципов, процедур и методов СУБП, используемых для достижения желаемых целей обеспечения безопасности полетов.

Политика устанавливает обязательства высшего руководства внедрить и постоянно совершенствовать принципы безопасности полетов во всех аспектах своей деятельности.

Цель управления факторами опасности и риском их проявления состоит в том, чтобы выявить факторы опасности, оценить величину риска их проявления в эксплуатации ВС и разрабатывать надлежащие меры по ликвидации или уменьшению опасности в процессе лётного обучения.

Обеспечение безопасности полетов реализуется путем постоянного контроля за соблюдением национальных нормативов и международных стандартов. Кроме того, процесс обеспечения безопасности полетов дает уверенность в том, что СУБП функционирует эффективно в соответствии со своим предназначением.

Политика в области безопасности полетов подлежит периодической оценке на актуальность и адекватность с точки зрения внутренних положений Учреждения и действующего законодательства.

Политика и цели ФГАУ ДПО «ЦП САП» по обеспечению безопасности полетов

Политика СУБП Учреждения направлена на:

– сохранение здоровья и жизни людей, материальных ценностей в ходе деятельности, связанной с выполнением полетов воздушными судами;

– исключение необоснованных рисков при выполнении полетов.

***Цели СУБП*:**

– профессиональный подход к образовательной деятельности в области дополнительного профессионального образования и профессиональной подготовки авиационных специалистов;

– анализ авиационных происшествий и инцидентов, связанных с летно-технической эксплуатацией ВС;

– повышение профессиональных знаний, умений, авиационных специалистов, совершенствование их навыков в летно-технической эксплуатации ВС.

Обязательства и ответственность руководства

Учреждение берет на себя обязательства:

– оказывать поддержку системе управления безопасностью полетов путем подготовки квалифицированных авиационных специалистов;

– определить для всего состава Учреждения сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения БП, организации и эффективности функционирования СУБП;

– выявлять факторы опасности с целью устранения или уменьшения факторов риска при выполнении полетов;

– гарантировать сотрудникам Учреждения, что в случае сообщения ими о проблемах безопасности полетов через систему добровольных сообщений, против них не будет принято мер преследования;

– обеспечивать наличие достаточного количества квалифицированного педагогического, инженерно-технического, инструкторского состава для реализации заявленных программ;

– совершенствовать эффективность обеспечения БП посредством проведения проверок организации летной работы.

Руководство Учреждения несет ответственность за разработку и внедрение СУБП и ее непрерывное совершенствование, что достигается путем:

– доведения до сведения всего персонала Учреждения важности выполнения стандартов по БП;

– качественной подготовкой авиационных специалистов, наличия необходимой мотивации и компетентности для выполнения возложенных на них функций;

– тесного взаимодействия с юридическими лицами, осуществляющими практическую переподготовку авиационных специалистов;

– периодического проведения анализа эффективности и результативности функционирования СУБП;

– своевременное внесения коррекционных мер в СУБП;

– воспитание корпоративной культуры БП, внедрение культуры «не наказания» за ошибки, как составной ее части;

– свободный доступ персонала к информации по БП.

Изменение № 1 от 03.04.2025

4.5. Распределение ответственности и обязанностей руководства и иных должностных лиц в области обеспечения безопасности полетов

Ответственность руководства за обеспечение безопасной и эффективной эксплуатационной летной деятельности осуществляется путем обеспечения соблюдения стандартных эксплуатационных правил, а также внедрения и поддержания целенаправленной СУБП, устанавливающей необходимые системы контроля за факторами опасности для безопасности полетов (эффективностью обеспечения безопасности полетов).

Обязательства и ответственность руководства Учреждения включают в себя:

- достижение наивысших стандартов безопасности полетов;
- соблюдение всех применяемых нормативно-правовых требований;
- соблюдение международных стандартов;
- внедрение признанной передовой практики в деятельности;
- предоставление всех необходимых ресурсов;
- обеспечение, чтобы безопасность полетов была первоочередной

обязанностью и ответственностью всех руководителей;

– применение политики дисциплинарных мер;

– обеспечение понимания, внедрения и соблюдения политики в области безопасности полетов на всех организационных уровнях.

В контексте СУБП «ответственность – обязанность» означает высшую степень ответственности за эффективность обеспечения безопасности полетов, как в рамках общей реализации СУБП (ответственный – директор Учреждения), так и в рамках выполнения конкретного действия/процесса (члены рабочей группы). Это включает ответственность за гарантии принятия надлежащих корректирующих мер в случае получения сведений об опасных факторах и ошибочных действиях, а также за реагирование на авиационные происшествия и инциденты.

Учреждение определяет ответственного руководителя, который имеет полномочия принимать меры для обеспечения эффективности СУБП, помещает ответственность за общую эффективность обеспечения безопасности полетов в организации на иерархический уровень.

Определение конкретной ответственности всех членов рабочей группы за безопасность полетов проясняет концептуальные рамки ответственности во всей организации. Эти концептуальные рамки ответственности включают ответственность за эффективность в области обеспечения безопасности полетов субподрядчиков – поставщиков обслуживания или продукции, которым не требуется отдельное согласование или сертификат соответствия требованиям безопасности полетов.

Ответственность, обязанности и полномочия в сфере обеспечения безопасности полетов документально оформлены и доведены до сведения всех сотрудников Учреждения в части их касающейся.

Сфера ответственности руководителя за безопасность полетов должна включать распределение людских, технических, финансовых и других ресурсов, необходимых для эффективного функционирования СУБП.

Определение ответственности для всего персонала, имеющего отношение к обеспечению безопасности полетов, служит для того, чтобы гарантировать предоставление безопасных услуг, а также надлежащим образом сбалансированного выделения ресурсов.

Директор Учреждения

Директор осуществляет руководство текущей деятельностью учреждения, является ответственным руководителем в сфере обеспечения безопасности полетов, распоряжается финансовыми, материальными и людскими ресурсами для обеспечения БП в порядке и в пределах, установленных Уставом учреждения, а также обязан:

- обеспечить практическую реализацию в учреждении «Политики в области безопасности полетов»;

- установить «Политику» и цели учреждения в области безопасности полетов, которые делают безопасность полетов главной ценностью организации, а также всемерно способствует их реализации;

- организовать и руководить функционированием и развитием системы управления БП в соответствии с идеологией и принципами, изложенными в «Политике»;

- организовать работу по предотвращению авиационных событий в целом по учреждению, контролировать деятельность руководителей подразделений учреждения по закрепленным за ними функциями в области обеспечения БП;

- утвердить показатели эффективности обеспечения БП и целевые уровни эффективности обеспечения БП;

- обеспечить организацию процедур выявления факторов опасности и анализа рисков;

- принимать окончательные решения по устранению факторов опасности или уклонению от них;

- обеспечить осуществление выработки корректирующих мероприятий, контроль их исполнения и эффективности;

- обеспечить предоставление оперативной отчетности, по авиационным событиям с ВС в уполномоченный орган ГА, в соответствии с утвержденной схемой оповещения, в том числе и результатов расследований этих событий. Организует первоначальные действия, назначает (при необходимости) специалистов в комиссию по расследованию.

- утвердить лицо, которое, вне зависимости от других функций, несет основную ответственность от имени Учреждения за реализацию и поддержание СУБП и имеющее полномочия принимать решения по поводу допустимости факторов риска для безопасности полетов.

Ответственность директора Учреждения

Директор, независимо от других выполняемых функций, несет ответственность:

- за организацию безопасной и эффективной учебно-летной деятельности, включая ответственность за реализацию и совершенствование СУБП;

- за пропаганду и формирование культуры безопасности, обеспечивает требуемое обучение персонала в сфере безопасности полетов и СУБП;

- за общее состояние БП;

- за соблюдение персоналом учреждения законов, иных законодательных и нормативных актов, регламентирующих функционирование учреждения;

- за внедрение и функционирование СУБП в рамках учреждения, определение и достижение целей учреждения в области эффективности обеспечения безопасности полетов;

- за обеспечение и распределение ресурсов, необходимых для управления эксплуатационными рисками;

- за состояние корпоративной культуры безопасности, ее соответствие провозглашенным ценностям и принципам;

- за подбор, расстановку и обеспечение адекватной подготовки и мотивации руководителей, непосредственно отвечающих за безопасность полетов.

Начальник летно-методического отдела

Начальник ЛМО является должностным лицом, которому директором делегированы полномочия по руководству функционированием СУБП.

Начальник ЛМО ***обязан***:

- контролировать практическую реализацию в учреждении «Политики в области безопасности полетов», осуществлять управление СУБП;

- контролировать формирование и развитие в учреждении реальной корпоративной культуры безопасности в соответствии с корпоративными ценностями;

- контролировать соответствие СУБП идеологии и правилам, изложенным в настоящем Руководстве;

- контролировать деятельность пилотов инструкторов и слушателей по закрепленным за ними функциями в области СУБП;

- проводить Анализ состояния безопасности полетов за определенный период, и в виде документа доводит его до директора, пилотов инструкторов;

- руководить ведением регулярного мониторинга текущего уровня БП, своевременно информирует генерального директора о возникновении новых рисков и тенденциях к превышению приемлемого уровня БП;

- принимать решения о допустимости и приемлемости риска для безопасности полетов, а также осуществляет согласование мероприятий по осуществлению требуемых изменений;

- осуществлять организацию процедур выявления факторов опасности и анализа рисков;

- организовывать осуществление выработки корректирующих мероприятий, контроль их исполнения, готовит проекты решений по устранению рисков или уклонению от них;

- организовать, контролировать и соблюдать меры по сохранности коммерческой тайны и конфиденциальной информации.

Ответственность

Начальник ЛМО, независимо от других выполняемых функций, несет ответственность:

- за внедрение и эффективное функционирование системы управления БП, состояние достижения целей в области БП;

- за состояние корпоративной культуры безопасности, ее соответствие сформулированным принципам;

- за принимаемые решения о допустимости и приемлемости рисков для безопасности полетов.

– за летную деятельность Учреждения;

– за обеспечение способности Учреждения извлекать уроки из анализа данных, собранных посредством системы представления данных о безопасности полетов.

Начальник службы тренажерной подготовки

Начальник СТП обеспечивает практическую реализацию «Политики в области безопасности полетов», а также ***обязан***:

- внедрять и развивать реальную корпоративную культуру безопасности в соответствии с корпоративными ценностями, принципами дружелюбности и клиента ориентированности;

- обеспечивать функционирование и развитие СУБП в соответствии с идеологией и правилами, изложенными в настоящем Руководстве;

- обеспечивать функционирование СУБП по элементам, находящимся в его компетенции;

Ответственность

Независимо от других выполняемых функций начальник СТП несет ответственность:

- за состояние корпоративной культуры безопасности, ее соответствие «Политике» в области тренажерной подготовки;
- за внедрение и эффективное функционирование СУБП;
- за состояние и эффективность работы по обеспечению приемлемого уровня БП;
- за подбор, расстановку и обеспечение адекватной подготовки персонала.

Пилот- инструктор

При проведении летной подготовке со слушателями внедряет и развивает корпоративную культуру безопасности в соответствии с корпоративными ценностями, принципами дружелюбности и клиента ориентированности, а также ***обязан***:

- обеспечивать функционирование СУБП в соответствии с идеологией и правилами, изложенными в настоящем Руководстве;
- осуществлять обеспечение БП;
- обеспечивает функционирование СУБП по элементам, находящимся в его компетенции;
- осуществлять организацию и выполнение процедур выявления факторов опасности и анализа рисков;
- организовывать осуществление выработанных корректирующих мероприятий, контроль их исполнения и эффективности, принимать решения по устранению факторов опасности или уклонению от них в рамках предоставленных полномочий.

Ответственность

- за проводимую летную деятельность;
- за обеспечение способности извлекать уроки из анализа данных, собранных посредством системы представления данных о безопасности полетов;
- за принятие всех необходимых мер, в пределах своей компетенции, по обеспечению безопасности полётов, авиационной безопасности, безопасности жизни и здоровья пилотов-слушателей, предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность Учреждения, а также попыток нанесения ему экономического ущерба;
- за обеспечения сохранности полётной документации.

Изменение № 1 от 03.04.2025

4.6. Назначение и обучение должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности полетов

Приказом директора Учреждения определены должностные лица Рабочей группы по безопасности полётов в составе:

- Директор - председатель;
- Начальник летно-методического отдела - зам. председателя;
- Начальник службы тренажерной подготовки;

– Пилоты-инструкторы.

Обучение в области безопасности полетов должно обеспечить надлежащую подготовку и компетентность персонала для выполнения ими своих обязанностей по управлению безопасностью полетов.

Обучение должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности полетов в области СУБП проводится один раз в 5 лет.

Изменение № 1 от 03.04.2025

4.7. Порядок ведения документации по системе управления безопасностью полетов

Все касающиеся безопасности полетов процессы документально оформляются.

В соответствии со стандартами ИКАО в систему документации по БП Учреждения входят следующие документы:

- Руководство организации деятельности Учреждения;
- Руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) используемых ВС;
- Положение об организации и функционировании системы добровольного и конфиденциального предоставления данных по безопасности полетов;
- Журнал регистрации добровольных сообщений по безопасности полетов;
- Инструкция по первоначальным действиям должностных лиц ФГАУ ДПО «ЦП САП» при авиационном событии;
- Журнал регистрации авиационных событий;
- Информации по безопасности полетов от уполномоченных органов (в электронном виде);
- Материалы совещаний и конференций по безопасности полетов (в электронном виде);
- Журналы изучения документов руководящим и инструкторским составом;
- Бланки управления рисками, планы мероприятий по выполнению рекомендаций приказов, отчетов по АС информаций по БП (в электронном виде) (Приложение 11);
- Другие документы, определенные настоящей СУБП (Приложение 3-11).

Примечание: Бланки управления рисками составляются по внутренним событиям, по внешним планы.

Ответственное лицо за ведение, внесение изменений и хранение документации по СУБП - начальник лётно-методического отдела Учреждения.

Информация по безопасности полетов доводится до авиационного персонала и хранится в лётно-методическом отделе Учреждения, в электронном виде в «Библиотеке безопасности полетов».

Действующие стандарты Учреждения предусматривают, что документация по процессам должна проверяться не реже 1 раза в год и обновляться в случае изменений, а в случае значительных организационных изменений выполняются дополнительные обновления. Все ответственные лица обязаны информировать председателя рабочей группы о любых изменениях своих процессов или своей ответственности за процессы.

Руководители структурных подразделений несут ответственность за разработку, реализацию и документирование необходимых корректирующих действий, если дело касается безопасности полетов.

Начальник летно-методического отдела организует сбор и анализ данных, контролирует и отражает в отчетности состояние безопасности полетов, информирует руководство Учреждения о состоянии безопасности полетов. При выявлении проблем в обеспечении безопасности полетов направляет соответствующую информацию в ответственные структурные подразделения для решения вопроса по существу.

Начальник летно-методического отдела обеспечивает методическую поддержку в сфере управления безопасностью полетами подразделениям и специалистам Учреждения.

Учреждение несет ответственность за эффективность использования услуг в области обеспечения безопасности полетов, предоставляемых подрядчиками, которым не требуется отдельное согласование или сертификат соответствия требованиям безопасности.

Изменение № 1 от 03.04.2025

4.8. Порядок выявления, оценки и управления факторами опасности и риска в целях обеспечения их уменьшения

В отличие от обязательных донесений о событиях, о которых необходимо уведомлять уполномоченные государственные органы, возможны факты, события, связанные с безопасностью полетов, но не выходящие за пределы Учреждения и обозначаемые как несоответствия.

Несоответствия выявляются:

- непосредственными исполнителями работ на стадии их подготовки и при выполнении;
- руководителями всех уровней;
- аудиторами/инспекторами, проводящими внутренние аудиты/ инспектирования;
- представителями внешних инспектирующих и контролирующих организаций.

По каждому выявленному несоответствию предпринимаются следующие действия:

- несоответствие фиксируется в виде записи (акт, докладная записка и др.), что одновременно является идентификацией несоответствия;
- устанавливается причина несоответствия и определяются мероприятия по его устранению;
- проводятся корректирующие действия;
- проверяются полнота и результативность предпринятых корректирующих действий;
- информируются заинтересованные лица о выявленном несоответствии и результатах устранения его причин;
- информация о результатах корректирующих действий вносится в отчетный документ;
- материалы сохраняются в базе данных Учреждения.

Объем и полнота корректирующих действий зависят от значимости последствий выявленного несоответствия.

В Учреждении введена система добровольного и конфиденциального предоставления данных об опасных факторах и происшествиях.

Риск является неотъемлемым побочным продуктом авиационной деятельности. Управление рисками при обеспечении безопасности полетов (далее - рисками) является ключевой функцией управления безопасностью и СУБП и выполняется в целях обеспечения приемлемых уровней безопасности. Процесс управления факторами риска показан на рис. 1.

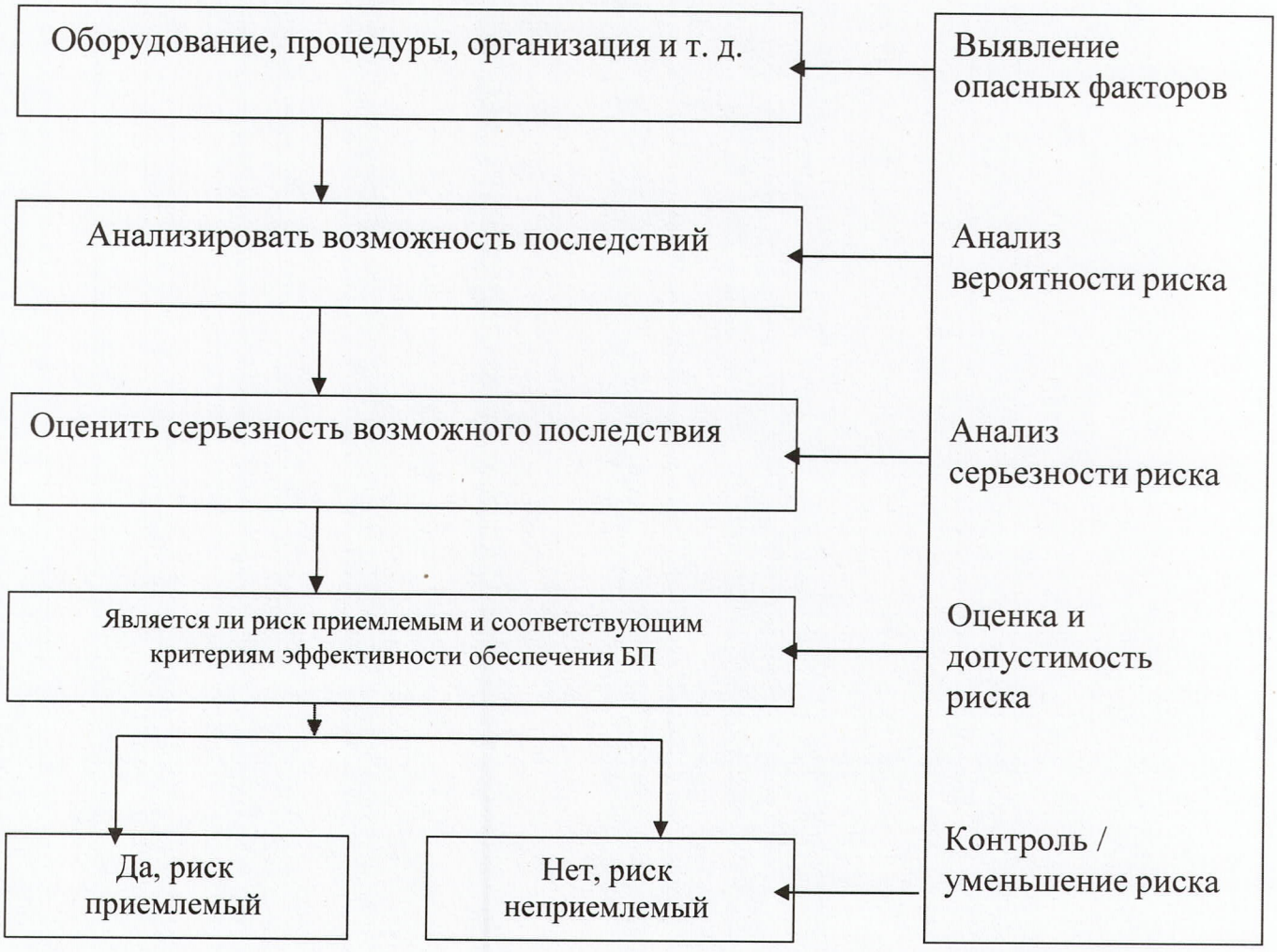


Рис.1. Процесс управления факторами риска для безопасности полетов

Управление рисками выполняется в отношении выявленных факторов опасности (далее факторов) и включает: выявление факторов, угрожающих безопасности полетов; анализ выявленных факторов; оценку величины и допустимости рисков, связанных с этими факторами; разработку средств снижения рисков до допустимых уровней; контроль остаточных рисков в процессе эксплуатации.

Обязанности ответственных лиц в сфере управления рисками определены в разделе 4.5 Руководства.

Выявление опасных факторов базируется на сочетании реагирующих, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

Выявление опасных факторов есть организованный, постоянно действующий и документированный процесс. На наличие опасных факторов часто, задолго до серьезных негативных событий, указывают систематические мелкие нарушения, сбои, неудобства, отклонения от предписанного порядка действий в работе экипажей ВС, персонала Учреждения. Выявление опасных факторов должно производиться посредством мониторинга производственных процессов и системного анализа выявленных нарушений и отклонений.

Выявление опасных факторов производится путем:

- расследований авиационных событий, выполнения анализов деятельности летного состава и обслуживающего персонала;
- мониторинга рабочих процессов, мониторинга реализованных проектов реорганизации и реализованных средств защиты от рисков, мониторинга обеспечения полетов;
- анализа сообщений персонала в т.ч. добровольных сообщений;
- проведения проверок деятельности подразделений АУЦ;
- выполнения плановых анализов безопасности;
- выполнения внеплановых анализов безопасности при резком ухудшении показателей безопасности, росте нарушений.

Все выявленные опасные факторы фиксируются начальником летно-методического отдела. Сообщения персонала отделов и подразделений о несоответствиях, влияющих или могущих повлиять на безопасность полетов, фиксируются в «Журнале учета сообщений персонала об опасных факторах для безопасности полетов» (далее – журнал) (Приложение 3). Запись в журнале, и решение начальника летно-методического отдела, ответственного за управление рисками в Учреждении, являются основанием для дальнейшего рассмотрения фактора соответствующей комиссией по безопасности.

Ответственность за учет выявленных опасных факторов возлагается на начальника летно-методического отдела.

4.8.1. Оценка факторов опасности и риска

Анализ факторов и оценка рисков, связанных с этими факторами, выполняются в целях:

- определения соответствия рисков допустимому уровню;
- разработки и внедрения мер по защите, обеспечивающих снижение рисков до допустимого или ниже уровня в тех случаях, когда риски этот уровень превышают;
- контроля поддержания рисков на допустимом или более низком уровне.

При оценке риска необходимо учитывать, что далеко не все опасные факторы можно анализировать только математически. Результаты анализа должны дополняться качественной оценкой посредством критического илогического анализа известных фактов и их взаимосвязей.

На первом этапе выявляется опасный фактор, возможные последствия и оцениваются факторы риска.

Оценка риска опасных факторов.

При анализе определяются не только наихудшие, но и менее опасные сценарии, если они возможны. Это связано с тем, что вероятность первых может

быть низкой, тогда как вторые, менее опасные, могут возникать чаще и поэтому иметь более высокий риск.

Оценка факторов риска проводится путем анализа выявленных опасных факторов (ситуаций), приведенных в Приложении 9.

Определение класса событий.

Классы событий – виды авиационных событий, представленные в соответствии с градацией влияния на безопасность полетов, соответствующие типам особых ситуаций.

Для проведения анализа рисков рассматриваются 5 классов событий, представленных в Таблице № 1.

Классы событий: ***Таблица № 1***

Класс события	Соответствие особой ситуации	Влияние на безопасность полетов
Класс 1	Нормальный полет	Не влияют на безопасность полетов, но могут привести к развитию события, влияющего на безопасность полетов
Класс 2	СС	Средняя степень влияния
Класс 3	ОС	Сильная степень влияния в незначительном интервале времени
Класс 4	АС	Сильная степень влияния
Класс 5	КС	Угроза безопасности полетов

Определение категория события

Категория событий – частота возникновения особых ситуаций. Предельные значения категорий рассчитываются с усредненными показателями безопасности полетов. Количество категорий совпадает с количеством классов событий.

Категория выбирается в зависимости от контролируемых параметров вкаждом конкретном структурном подразделении. Контролируемые параметры могут быть выражены часами налета, количеством полетов, рейсов,обслуживаний и так далее.

Категории событий представлены в Таблице № 2.

Категории событий: *Таблица № 2*

Категория ничтожные	Прогноз	Менее (равно) **1** события за **10N** часов налета (полетов, обслуживаний) ВС
Категория А	Отчетный период	Менее (равно) **1** события за **N** часов налета (полетов, обслуживаний) ВС Более **1** события за **10N** часов налета(полетов, обслуживаний) ВС

Категория B	Периоды менее отчетного	Менее (равно) **1** события за **N/10** часовналета (полетов, обслуживаний) ВС Более **1** события за **N** часов налета (полетов, обслуживании) ВС
Категория C		Менее (равно) **1** события за **N/100** часов налета (полетов, обслуживаний) ВС. Более **1** события за **N/10** часов налета(полетов, обслуживаний) ВС
Категория D		Более **1** события за **N/100** часов налета(полетов, обслуживаний) ВС

Примечание:

N – количество часов налета (полетов, обслуживаний) за календарный год. Попадание авиационных событий в одну из вышеописанных категорий в данном случае будет определяться, как средний налет на один подобный авиационный инцидент, повреждение ВС или потенциально опасное событие.

Матрица рисков для определения степени риска рассматриваемых событий

Категория H	1	2	3	4	5
Категория A	2	4	6	8	10
Категория B	3	6	9	12	15
Категория C	4	8	12	16	20
Категория D	5	10	15	20	25
	Класс 1	Класс 2	Класс 3	Класс 4	Класс 5

Таблица для определения степени риска и требуемое воздействие на него

Степень риска в баллах	Влияние на безопасность полетов	Требуемые воздействия
От 1 до 4	Низкое	Мониторинг, управление для дальнейшего усовершенствования
От 5 до 8	Среднее	Расследование событий, их обсуждение, мониторинг и управление для дальнейшего усовершенствования

От 9 до 12	Высокое	Проведение глубокого анализа, вовлечение руководства АУЦ в процесс решения проблем
От 15 до 25	Крайне высокое	Вовлечение руководства и полномочного органа в области ГА в процесс решения проблем

4.8.2. Управление факторами опасности и риска

Риски должны снижаться до наименьшего практически возможного уровня. Управление рисками должно быть нацелено на максимальную отдачу от затрат, используемых для снижения риска.

Существует три общих стратегии для уменьшения риска для безопасности полетов:

а) Избежание риска. Эксплуатационная деятельность прекращается либо потому, что соответствующий фактор риска для безопасности полетов является недопустимым, либо фактор риска превышает выгоды от продолжения этой деятельности;

б) Уменьшение риска. Определенная подверженность риску для безопасности полетов может допускаться, хотя при этом степень серьезности или вероятность риска должны быть уменьшены, возможно, благодаря мерам, уменьшающим их последствия;

в) Изолирование подверженности риску. Принимаются меры для того, чтобы локализовать возможные последствия воздействия опасного фактора или установить многослойную защиту от этих последствий.

Для снижения (контроля) риска применяются такие меры, как изменение существующих эксплуатационных процедур или внедрение новых, изменение существующих программ подготовки персонала или внедрение новых, модификация оборудования, разработка новых/изменение существующих технологий или процедур контроля и т.д. Если риск не удается снизить до приемлемого уровня, следует отказаться от деятельности, связаннойс недопустимым риском.

Меры по снижению рисков должны выбираться с учетом требуемых затрат и времени на осуществление таких мер. Для выбора оптимального варианта следует оценивать меры по снижению рисков по следующимосновным критериям:

а) Эффективность. Предпочтение следует отдавать мерам, устраняющим риск полностью или снижающим его до наименьшего практически возможного уровня;

б) Затраты/выгоды. Предпочтение следует отдавать вариантам, обеспечивающим требуемый результат при меньших затратах;

в) Практичность, т.е. определение целесообразности и выполнимости мер с учетом действующих законов и нормативных положений, технологий, финансовых и административных возможностей;

г) Управляемость. Обеспечение контроля выполнения новых правил и процедур;

д) Приемлемость. Определить, насколько меры согласуются с предпочтениями заинтересованных сторон;

е) Остаточный риск. Уровень остаточного риска после реализации мер и возможность его дальнейшего снижения;

ж) Новая проблема. Возможности появления опасных факторов или факторов риска при реализации рассматриваемых мер.

Изменение № 1 от 03.04.2025

4.9. Координация действий в случае возникновения факторов опасности и риска

Расследование авиационных происшествий и инцидентов выполняется государственными уполномоченными органами в установленном порядке. Учреждение признает, что профилактике подлежат не нарушения летным составом или обслуживающим персоналом определенных требований нормативных документов, а причины этих нарушений. Использование материалов расследований позволяет проводить обучение персонала на «чужих ошибках», использовать негативный опыт других подразделений для обеспечения безопасности в своем подразделении.

Другие события/факты, связанные с безопасностью полетов, подлежат внутреннему расследованию, которое в пятидневный срок организует и проводит Рабочая группа по БП. Цель расследования – установление причин и упреждающая профилактика этих отклонений. По окончании расследования составляется отчет (Приложение № 7)

Учреждение применяет меры дисциплинарного характера к вовлеченному в событие летному составу или обслуживающему персоналу только при условии, что установлен виновный характер действия или бездействия данного лица.

Все выявленные при внутреннем расследовании нарушения, недостатки и обстоятельства фиксируются начальником летно-методического отдела в базе данных по безопасности полетов, по всем выявленным несоответствиям проводятся профилактические мероприятия, направленные на их недопущение в будущем. Выполнение и качество профилактических мероприятий контролирует начальник летно-методического отдела. Результаты контроля также фиксируются в «Библиотеке по безопасности полетов».

Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки предполагает планирование действий, которые будут предприняты руководством и персоналом Учреждения в ограниченный период времени в ходе незапланированной авиационной аварийной эксплуатационной ситуации.

План мероприятий на случай аварийной обстановки является неотъемлемым компонентом процесса управления факторами риска для БП, предназначенным для принятия мер во время авиационных аварийных ситуаций.

План мероприятий должен дополняться в случае выявления в рамках СУБП возможности появления других чрезвычайных ситуаций.

Главная цель Плана мероприятий состоит в возможности обеспечения безопасного продолжения производственной деятельности Учреждения в условиях аварийной ситуации, а также в как можно более быстром возобновлении нормальной деятельности.

Таким образом, должен обеспечиваться упорядоченный и эффективный переход от штатных к аварийным операциям, включая распределение обязанностей на случай аварийной ситуации и делегирование соответствующих полномочий.

План мероприятий должен охватывать весь период времени, который необходим для возобновления нормальной деятельности Учреждения после аварийной ситуации.

Такой план мероприятий на случай аварийной обстановки разработан в виде отдельного документа, утвержденного директором. В плане определены действия ответственных должностных лиц в аварийной ситуации.

В большинстве аварийных ситуаций требуется скоординированное взаимодействие с другими организациями, например, с аэропортовыми службами и другими эксплуатантами, а также с внешними организациями, такими как аварийные службы, не связанные с авиацией.

План мероприятий должен быть легкодоступен для соответствующих ответственных должностных лиц, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется координация.

В Учреждении введена система добровольного и конфиденциального сообщения данных (далее – СДиКС) об опасных факторах и происшествиях по безопасности полетов. Целями этой системы являются обнаружение опасных факторов, оперативное информирование руководства Учреждения о недостатках, негативно влияющих на безопасность, оперативное принятие мер по устранению недостатков, стимуляция персонала на регулярное предоставление таких сообщений.

СДиКС обеспечивает конфиденциальность полученной информации. В добровольном сообщении могут быть указаны собственные ошибки лиц, подавших добровольные сообщения. Руководство Учреждения предусматривает мероприятия о не наказании лиц подавших добровольные сообщения.

При выявлении опасных факторов для безопасности полетов персонал передает соответствующее сообщение старшему руководителю (в период проведения полетов), который не позднее чем через 72 часа с момента обнаружения в рамках реализации СУБП факторов опасности и риска предоставляет информацию о них в Федеральное агентство воздушного транспорта. Форма сообщения приведена в Приложении № 4, бланки сообщений находятся в отделах, подразделениях, на посадочных площадках, в известных и доступных летному составу и обслуживающему персоналу местах.

Начальник летно-методического отдела фиксирует поступившее сообщение в журнале учета сообщений (Приложение № 3), проводит оценку опасного фактора, вырабатывает мероприятия по исключению повторения опасного фактора-риска. В необходимых случаях материалы передаются в соответствующую комиссию по безопасности.

По результатам рассмотрения сообщения начальник летно-методического отдела готовит и направляет автору сообщения заключение (Приложении №5), где

приведены результаты рассмотрения предложений автора.

Ответственность за функционирование СДиКС, конфиденциальность, своевременное и квалифицированное рассмотрение полученной информации возложена на начальника летно-методического отдела.

Добровольное сообщение о фактах, негативно влияющих на безопасность полетов, может подать любой представитель Учреждения, работники взаимодействующих организаций.

Добровольное сообщение может подаваться в устной форме на телефоны членов рабочей группы или по электронной почте cpsap@cpsap.ru или в письменной форме по адресу: 633104, Российская Федерация, Новосибирская область, г. Обь, пр-т Мозжерина, 7

Номера телефонов, адреса, по которым подаются добровольные сообщения, вывешиваются на известных и доступных летному составу и обслуживающему персоналу местах.

4.10. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов

Контроль состоит в постоянном наблюдении за характеристиками и показателями безопасности производственных процессов, чтобы своевременно выявить снижение этих показателей, установить причины снижения и предпринять меры по устранению этих причин. Снижение показателей указывает либо на появление новых факторов опасности, либо на недостаточную эффективность введенных средств защиты от рисков.

Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (относительные и абсолютные) разрабатываются Учреждением и ежегодно пересматриваются на соответствие официальным показателям, устанавливаемым уполномоченным органом гражданской авиации (Приложение 10).

В Учреждении приняты следующие показатели относительно количества часов налета за отчетный период:

- индекс авиационных происшествий;
- индекс авиационных инцидентов;
- индекс нарушений использования воздушного пространства;
- индекс повреждения ВС (ПВС);
- индекс столкновений ВС с птицами;
- индекс угрозы посторонних предметов.

Расчет индекса производится по формуле:

Пбп. = Кол-во событий (за отчетный период): Налет часов (за отчетный период)×500

Информация для измерения эффективности обеспечения безопасности полетов поступает в порядке обязательного предоставления данных о событиях, связанных с безопасностью полетов и в виде добровольных сообщений о событиях (фактах), связанных с безопасностью полетов.

Оценка показателей безопасности проводится в целях контроля выполнения государственных требований по обеспечению безопасности, согласованных с

государственным регулирующим органом. При этом полугодовые/годовые показатели, принятые в Учреждении, сравниваются с соответствующими показателями, согласованными с государством.

Источники информации для мониторинга и измерения, показателей эффективности обеспечения безопасности полетов:

- мониторинг производственных процессов, связанных с операциями;
- использование материалов расследований авиационных событий, проведенных уполномоченными органами;
- анализ сообщений, поданных персоналом или уполномоченными лицами подразделений;
- результаты проверок подразделений;
- плановые и внеплановые анализы состояния безопасности полетов;
- собеседование с летным составом или анкетирование.

Основной задачей СУБП является удержание значений всех оцениваемых показателей безопасности полётов в допустимых диапазонах.

По мере накопления данных о событиях при производстве полетов, будут устанавливаться предельные и заданные уровни данных показателей. В качестве предельных будут приняты наихудшие показатели за пять предыдущих лет, в качестве заданных – средние показатели за пять предыдущих лет с учетом планирования в сторону улучшения.

Для первого года выполнения полетов относительные показатели определяются по данным уполномоченного органа, о количестве инцидентов на количество выполненных полетов по видам ВС в РФ.

Изменение № 1 от 03.04.2025

4.11. Постоянное совершенствование СУБП

Оценка постоянного совершенствования производится путем отслеживания, показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в Учреждении. Процессы обеспечения безопасности полетов способствуют совершенствованию СУБП посредством осуществления постоянного контроля и принятия, соответствующих мер. Эти цели достигаются с помощью проведения внутренних оценок и независимых проверок СУБП.

Внутренняя оценка включает оценку деятельности Учреждения. При этом выполняется основная деятельность СУБП — выявление опасных факторов и уменьшение факторов риска. Производимая с этой целью ежегодная оценка организуется и проводится с привлечением специалистов, которые функционально не зависят от технического процесса, который подвергается такой оценке. В ходе внутренней оценки также проверяются и оцениваются функции управления безопасностью полетов, управление факторами риска для безопасности полетов, обеспечение и популяризация безопасности полетов. Процесс внутренней оценки выполняется по контрольной карте для внутренней плановой оценки СУБП, представленной в Приложении № 6 .

Внешние проверки СУБП проводятся соответствующими уполномоченными органами.

Одним из важнейших элементов подхода к управлению безопасностью является культура безопасности. Позитивная культура в области обеспечения безопасности полетов характеризуется ценностями, отношениями и поведением, соответствующим деятельности Учреждения по обеспечению безопасности полетов. Эта цель достигается путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в Учреждении.

Корпоративный стиль, соответствующая производственная этика иотношение людей могут минимизировать те опасные действия и условия, которые являются причинами происшествий и инцидентов.

Культура безопасности формируется руководством Учреждения, руководителями отделов и подразделений. Действия руководства должны подтверждать безусловный приоритет безопасности полетов.

Одним из важнейших факторов, подтверждающих приоритеты руководства, является адекватное ресурсное обеспечение проблем безопасности полетов.

Руководители высшего звена должны создавать климат позитивного отношения к критике, замечаниям и предложениям производственного персонала, а политика безопасности, проводимая руководящим составом, не должна носить карательного характера в тех случаях, когда нарушения персонала непреднамеренны.

4.12. Мониторинг изменений в области обеспечения безопасности полетов

Система управления безопасностью полетов Учреждения не предполагается застывшей (статической), она будет носить изменяющийся характер и трансформироваться, когда (если):

- вносятся изменения в Российское законодательство и другие нормативные документы, на основании и в соответствии с требованиями, которых Учреждение осуществляет свою деятельность;
- планируется реорганизация Учреждения с проведением значительных структурных изменений;
- рассматривается вопрос о внедрении в учебный процесс новых ВС, оборудования или/и средств;
- планируется введение новых процедур (технологий) или пересматриваются существующие процедуры;
- проводится замена или приём на работу нового персонала;
- произошли авиационные события, результаты расследования которых требуют внесения изменений (уточнений) в систему управления безопасностью полетов.

Если такие изменения должным образом не контролируются, это может привести к непреднамеренному возникновению дополнительной опасности и увеличить риски.

При рассмотрении действий в перечисленных случаях определяется степень опасности, проводится оценка риска, планируются меры по устранению опасных факторов. Планируемые мероприятия, вносятся в соответствующий документ по

безопасности полётов и представляются на утверждение директору Учреждения. После его утверждения изменения вносятся в СУБП.

В ходе внесения любых из перечисленных выше изменений, с целью сведения к минимуму потенциального увеличения риска необходимо:

- анализировать данные изменения с точки зрения необходимости изменений также в процессы обучения персонала, ведение документации и осуществление контроля;
- чтобы изменения на рабочих местах, в оборудовании, технологии работ и условиях выполнения работ были проанализированы в целях выявления потенциальных опасностей;
- убедиться в том, что весь персонал в части касающейся ознакомлен со всеми изменениями в нормативных и технологических требованиях, рабочих процедурах и применяемых руководствах, и понимает их;
- определить, на каком уровне должны утверждаться вносимые изменения, и обеспечить утверждение на уровне необходимом и достаточном.

Названный перечень мер обеспечивается:

- анализом на всех уровнях Учреждения опыта работы в условиях изменений и влияния их на безопасность полётов, имеющегося в других авиационных организациях;
- доведением данного опыта, обсуждением его и использованием его позитивной составляющей в рабочем порядке под контролем руководителей подразделений (производственных участков);
- разработкой аналитических и рекомендательных документов, вводом их в действие для обязательного учёта и исполнения приказами директора Учреждения, и жесточайшим контролем их исполнения.

Следует иметь в виду, что наибольшую опасность представляют изменения, происходящие на самых верхних уровнях нормативно-правовой базы и структур авиационной администрации. Обычно они имеют следствием довольно длительный период правовой неопределённости и вынуждают, как правило, кардинально пересматривать сложившуюся систему нормальной работы в ущерб её качеству и безопасности полётов. А иногда и вообще нормальную работу надолго делают невозможной.

4.13. Популяризация вопросов безопасности полетов

Популяризация безопасности полетов способствует созданию позитивной культуры в области обеспечения безопасности полетов и создает среду, способствующую достижению целей в этой области. Позитивная культура в области обеспечения безопасности полетов характеризуется ценностями, отношениями и поведением, соответствующим деятельности организации по обеспечению безопасности полетов.

Популяризация безопасности полетов оказывает влияние на поведение, как отдельных лиц, так и организаций и дополняет политику, процессы и процедуры организации, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности организации в области обеспечения безопасности полетов.

В Учреждении внедряются и осуществляются процессы и процедуры, способствующие эффективному информационному взаимодействию на всех уровнях организации.

Руководство Учреждения информирует персонал о своих целях, а также о текущем состоянии деятельности и значительных событиях в области обеспечения безопасности полетов, а также поощряет представление информации "снизу-вверх", обеспечив обстановку в организации, позволяющую старшему руководству получать открытую и конструктивную обратную связь от эксплуатационного персонала.

В рамках проведения обучения работники проходят ознакомление с политикой, процедурами и практикой организации в области СУБП, а также со своими функциями и обязанностями в рамках СУБП.

Информационное обеспечение СУБП включает как внутренние, так и внешние источники информации по безопасности. Эти источники предоставляют информацию, необходимую для управления и достижения целей безопасности.

Внешние данные поступают в Учреждение от Правительства и авиационных властей РФ, а также от частных лиц. Эти данные доводятся до подразделений в установленном порядке.

Внутренние данные поступают в основном из «Библиотеки по безопасности полетов» Учреждения. К ним относятся:

- материалы расследований авиационных событий, включая причины этих событий и рекомендации;
- данные по выявленным нарушениям, недостаткам, отказам и обстоятельствам, негативно влияющим на обеспечение безопасности, причины этих событий и меры по их профилактике;
- данные по выявленным нарушениям и недостаткам в работе сторонних организаций и меры по их профилактике;
- акты внутренних и внешних проверок подразделений Учреждения, выявленные недостатки, отчеты подразделений об устранении выявленных недостатков;
- директивные указания по изучению персоналом причин и обстоятельств авиационных событий, зафиксированных в базе данных по безопасности полетов и отчеты об их исполнении;
- отчеты Рабочей группы о состоянии безопасности полетов и функционировании СУБП.

«Библиотека по безопасности полетов» является частью СУБП Учреждения. Информация в библиотеке обновляется и поддерживается начальником летно-методического отдела.

В «Библиотеке по безопасности полетов» формируется сбор, хранение, документирование и обработка информации.

Информация базы данных используется:

- для оперативного управления безопасностью полетов и контроля эффективности СУБП, представления данных о состоянии безопасности полетов, о мероприятиях по обеспечению безопасности полетов;

- в целях содействия проведению эффективного анализа информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер;
- для оперативного информирования руководства и специалистов Учреждения о событиях, выявленных факторах опасности, рисках, связанных с этими факторами, и реализации мер по защите от рисков в целях своевременного принятия профилактических мер;
- при проведении внешних и внутренних проверок подразделений Учреждения, контроля эффективности проведенных профилактических мероприятий.

Средства распространения информации по безопасности полетов Учреждения включают:

- электронную почту;
- процессы и процедуры в области безопасности полетов;
- информационные сводки, уведомления и бюллетени.

Изменение № 1 от 03.04.2025

5. ОПИСАНИЕ ПРОЦЕДУР

5.1. Проверка лиц, поступающих на обучение для подтверждения их квалификации, приемлемой для дальнейшего обучения и условия выдачи документов

Слушатели принимаются на обучение согласно требованиям программ подготовки, утвержденных уполномоченным органом исполнительной власти и включенных в приложение к Сертификату АУЦ.

Во всех случаях зачисление в учебную группу происходит при наличии договора между АУЦ и организацией, направляющей своего работника на получение образовательной услуги, либо физическим лицом, либо его законным представителем.

Работодатель, направляющий работника на обучение в ФГАУ ДПО «ЦП САП» указывает в заявке на обучение персональные данные специалиста и несет полную ответственность за достоверность предоставленных сведений и уровень квалификации специалиста, направляемого на обучение.

Дополнительные требования к кандидату на обучение (образование, квалификация, медицинские показатели, возраст, пол и др.) по конкретному направлению подготовки (специальности, профессии) могут устанавливаться федеральными государственными требованиями (при их наличии).

Поступающие на обучение по программам первоначальной подготовки бортпроводников, получают, после собеседования со специалистом учебного отдела, направление на предварительный медицинский осмотр (Приложение 9). Формирование учебных групп производится после получения результатов медицинского обследования.

В соответствии с ст. 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ

«Об образовании в Российской Федерации» к освоению дополнительных профессиональных программ допускаются:

1) лица, имеющие среднее профессиональное и (или) высшее образование;
2) лица, получающие среднее профессиональное и (или) высшее образование, соответствующее требованиям уровня дополнительной профессиональной программы.

Диплом о профессиональной переподготовке, удостоверение о повышении квалификации выдаются лицам, имеющим высшее или среднее профессиональное образование.

При освоении дополнительной профессиональной программы параллельно с получением среднего профессионального и (или) высшего образования документ о квалификации (удостоверение о повышении квалификации или диплом о профессиональной переподготовке) выдается слушателю при условии предъявления соответствующего документа об образовании и о квалификации или одновременно с получением соответствующего документа об образовании и о квалификации.

При прохождении регистрации слушателей проверяется паспорт (либо документ, его заменяющий) и документы, в зависимости от требований, установленными программой подготовки. Заполняется анкета слушателя АУЦ (Приложение №1).

Слушатель зачисляется в учебную группу приказом директора АУЦ.

Изменение № 2 от 07.11.2023

5.2. Поддержание квалификации лиц из числа руководящего персонала, преподавательского состава и инструкторов

Руководящий персонал, преподавательский состав проходит курсы повышения квалификации (КПК) согласно действующего воздушного и трудового законодательства и федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ.

Руководящий персонал Учреждения может работать по совместительству, либо преподавателем, либо инструктором Учреждения. В зависимости от этого руководящий персонал помимо основной подготовки проходит дополнительную подготовку, как преподаватель или инструктор.

Повышение квалификации преподавателей осуществляется путем:

- прохождения курсов повышения квалификации преподавателей Учреждения один раз в 3 года в сертифицированных учебных заведениях;
- изучения новой авиационной техники, либо новой для преподавателя дисциплины;
- стажировки в предприятиях и учебных заведениях.

Повышение квалификации преподавателей осуществляется по необходимости Учреждения.

Для проверки квалификации преподавательского состава также используются плановые контрольные посещения занятий преподавателей, руководящим составом Учреждения с целью определения текущего профессионального уровня

преподавателя, анализа оснащенности аудиторий техническими средствами обучения, контроля за посещаемостью занятий слушателями и принятия мер по устранению обнаруженных недостатков.

Повышение квалификации инструкторов осуществляется путем:

- теоретическая подготовка к полетам в ОЗП, ВЛП в Учреждении;
- изучение информаций по БП в ГА;
- проверка техники пилотирования на ВС.

5.3. Получение и поддержание в актуальном состоянии документации Учреждения

Все элементы СКПП являются объектом регулярной внутренней проверки, анализа и оценки с точки зрения их эффективности в реализации целей качества профессиональной подготовки авиаспециалистов.

Проверка системы качества профессиональной подготовки авиаспециалистов осуществляется по следующим направлениям:

- систематическая внутренняя проверка функционирования системы в соответствии с программами проверок, планируемых с учетом важности процессов;
- периодическая внешняя проверка путем сертификации Учреждения Полномочным государственным органом;
- одним из объектов является документация.

По итогам проверки составляется отчет и проводятся анализ и оценка СКПП, а также выдаются рекомендации по устранению несоответствий.

Документация поддерживается в актуальном состоянии путем внесения изменений:

- на основании актов воздушного законодательства РФ, нормативных документов Минтранса России, Минобрнауки России, регулирующих деятельность Учреждения;
- при изменении условий деятельности Учреждения (изменения в составе помещений, оборудования, технических средств обучения) и др.;
- при изменении перечня учебных программ, разрешенных к реализации уполномоченным органом (при освоении новых программ подготовки авиаспециалистов или прекращения обучения по некоторым программам, при изменении содержания и/или объема учебных программ);
- при изменении перечня лиц руководящего, преподавательского и инструкторского персонала Учреждения.

5.4. Проверка и поддержание в исправном состоянии оборудования и технических средств обучения

Преподавательский состав обязан следить за сохранностью и исправностью оборудования закрепленного учебного класса, своевременно информировать системного администратора Учреждения и заместителя директора по учебной подготовке о выявленных недостатках для принятия мер, проводить работу по

оснащению учебного класса наглядными пособиями и техническими средствами обучения.

Системный администратор контролирует состояние и работоспособность технических средств обучения (далее по тексту – ТСО), организовывает текущий ремонт учебных наглядных пособий и устранение неисправностей ТСО.

Изменение № 1 от 11.04.2025

5.5. Описание объема, периодичности и порядка выполнения работ по техническому обслуживанию тренажерных устройств имитации полета

Персонал службы тренажерной подготовки до начала тренажерной подготовки слушателей проводит подготовку и проверку ТУИП в начале рабочего дня, о чём производится запись в ведомости оперативной формы технического обслуживания при подготовке тренажера к работе (Приложение №12). Подготовка и проверка ТУИП завершается выполнением облета инструктором тренажера и оформлением результатов в журнале учета налета на тренажере (Приложение №13).

В случае выявления неисправностей и (или) замечаний по работе ТУИП, инструктор тренажера информирует начальника службы тренажерной подготовки, для первоначальной оценки характера и сложности неисправности. В случае невозможности устранить неисправность и (или) замечание до начала проведения тренажерной подготовки, начальник службы тренажерной подготовки информирует директора Учреждения для принятия решения о переносе времени и даты тренажерной подготовки с внесением изменений в планы, графики тренажерной подготовки, информирования слушателей и заинтересованных эксплуатантов.

Директор Учреждения организует оценку возможностей по устранению неисправностей силами персонала службы тренажерной подготовки и в случае невозможности обеспечивает инициацию заключения договоров со сторонними организациями для ремонта (устранения неисправностей) ТУИП.

Процедура поддержания в исправном состоянии ТУИП включает:

техническое обслуживание ТУИП в соответствии с документацией производителя тренажера;

периодическим выполнением технических и летных оценок для подтверждения соответствия квалификационного уровня ТУИП;

проведением модернизации и ремонта при необходимости с привлечением других контрагентов по договору.

Выявленные неисправности в работе ТУИП и их устранение фиксируются в журнале учета неисправностей, отказов (дефектов) тренажера (Приложение №14).

Выполнение регламентных работ на ТУИП проводится:

КТС Ан-26Б – в соответствии с таблицей раздела 4 Регламента технического обслуживания:

через 250 часов наработки +-25 часов, но не реже одного раза в три месяца. Трудоемкость 65 человеко-часов;

через 500 часов наработки +-50 часов, но не реже одного раза в шесть месяцев. Трудоемкость 140 человеко-часов;

через 1000 часов наработки +-100 часов, но не реже одного раза в год. Трудоемкость 310 человеко-часов.

КТВ Ми-8Т – в соответствии с таблицей 3.1.1 раздела 3 Инструкции по техническому обслуживанию:

через 125 часов наработки +-12 часов, но не реже одного раза в 1,5 месяца. Трудоемкость 24 человеко-часов;

через 250 часов наработки +-25 часов, но не реже одного раза в 3 месяца. Трудоемкость 64 человеко-часов;

через 500 часов наработки +-50 часов, но не реже одного раза в 6 месяцев. Трудоемкость 128 человеко-часов;

через 1000 часов наработки +-100 часов, но не реже одного раза в год. Трудоемкость 264 человеко-часов.

Примечание: Приведенные нормы трудоёмкости человеко-часов на КТС Ан-26Б и КТВ Ми-8Т подлежат уменьшению при неработоспособных системах подвижности.

ТП Ан-2 – в соответствии с разделом 3 Инструкции по техническому обслуживанию, таблица 3.1.1:

через 500 часов наработки +-50 часов. Трудоемкость 100 человеко-часов;

через 1000 часов наработки +-100 часов. Трудоемкость 180 человеко-часов.

Выполнение регламентных работ на ТУИП оформляется в ведомости (Приложение №15) и формуляре тренажера.

Изменение № 2 от 05.12.2025

5.6. Проведение внутреннего аудита, включая методы и частоту проведения аудита

5.6.1. Планирование внутреннего аудита

а) В Учреждении установлен плановый порядок проведения внутренних аудитов.

б) Планирование внутренних аудитов осуществляется на основе объектного подхода, то есть при проведении внутренних аудитов в качестве объектов проверок рассматриваются подразделения учреждения.

в) Заместитель директора по учебной подготовке не позднее 20 декабря текущего года представляет на утверждение директору Учреждения годовой план-график проведения внутренних аудитов на следующий год, подготовленный совместно с начальником отдела по сертификации и качеству.

г) При составлении плана-графика следует учитывать результаты предыдущих аудитов, наличие претензий.

д) В плане-графике предусматривают аудит каждого подразделения в соответствии со структурой учреждения не менее одного раза в год.

е) План-график хранится в отделе делопроизводства, копия - у заместителя директора по учебной подготовке, который отвечает за своевременность проведения внутренних аудитов.

ж) При возникновении сбойных ситуаций в процессе работы, появлении претензий от клиентов, а также по решению директора, могут быть проведены внеплановые внутренние аудиты на основании соответствующего приказа директора.

5.6.2. Подготовка к проведению внутреннего аудита

а) Начальник отдела по сертификации и качеству, по указанию заместителя директора по учебной подготовке, подготавливает проект приказа о назначении комиссии по аудиту из числа сотрудников Учреждения для проведения внутреннего аудита, утверждает его у директора.

б) Начальник отдела по сертификации и качеству составляет план внутреннего аудита и представляет его на подпись директору Учреждения.

в) При составлении плана внутреннего аудита формулируется цель и определяется объем проверки.

г) В плане внутреннего аудита приводится наименование проверяемого подразделения (или нескольких подразделений), указывается дата проведения проверки, проверяемые элементы, внешние и внутренние документы, на соответствие которым будет проводиться аудит.

д) Начальник отдела по сертификации и качеству извещает руководителей проверяемых подразделений о сроках проверки, передает им копию плана внутреннего аудита в бумажном или электронном виде.

е) Руководитель подразделения готовит необходимые документы для проверки.

5.6.3. Проведение внутреннего аудита

а) Внутренний аудит начинается с совещания председателя комиссии по аудиту (далее – аудитора) с руководителем подразделения и работниками проверяемого подразделения, участвующими в проверке. На совещании производится разъяснение задач и методов проверки, уточняются детали намеченного плана внутреннего аудита и т. д.

б) При проведении внутреннего аудита производится сбор объективных доказательств посредством опроса работников проверяемого подразделения, изучения документов и проведения наблюдений.

При этом обязательно производятся проверка ведения дел, внутренних и внешних документов и контроль исполнения процедур Системы контроля качества (далее по тексту – СКК) работниками подразделения.

в) Все данные, полученные при проверке, аудиторы фиксируют в соответствующем акте. Формулировки должны быть конкретными, позволяющими осуществить обсуждение результатов проверки.

г) Завершается внутренний аудит ознакомлением с результатами проверки, уточнением неясных деталей с работниками проверяемых подразделений, выяснением мнения сторон. Аудитор высказывает рекомендации по улучшению работы подразделения в рамках СКПП Учреждения.

5.6.4. Оформление результатов внутреннего аудита

а) После окончания проверки аудитор регистрирует обнаруженные уведомления и несоответствия в чек-листе. Исправления на бланках не допускаются. Чек-лист прикладываются в дальнейшем к акту внутреннего аудита.

б) Руководитель проверяемого подразделения разрабатывает рекомендации по

устранению выявленных несоответствий и причин, их вызывающих, и составляет план - отчет корректирующих/предупреждающих действий с указанием сроков и ответственных лиц за проведение корректирующих и предупреждающих действий.

в) Отчет по внутреннему аудиту оформляется аудитором в течение трех рабочих дней после окончания проверки.

г) Планы внутреннего аудита, акты по внутреннему аудиту, чек-листы должны иметь порядковые номера.

д) Отчет по результатам внутреннего аудита утверждает директор Учреждения.

е) Оригиналы планов внутреннего аудита, актов по внутреннему аудиту, чек-листы хранятся в отделе делопроизводства, копии - у заместителя директора Учреждения по учебной подготовке.

5.6.5. Доклад результатов аудита директору Учреждения для ознакомления и принятия корректирующих действий

1. Внутренний аудит должен проводиться в соответствии с требованиями настоящей документированной процедуры.

2. Проведение мероприятий по устранению выявленных в ходе внутренних аудитов несоответствий осуществляют назначенные ответственные исполнители. Контроль выполнения корректирующих/ предупреждающих действий осуществляют руководитель подразделения и начальник отдела по сертификации и качеству. Выполнение корректирующих и предупреждающих действий контролируется также аудитором во время следующего аудита.

По окончании корректирующих и предупреждающих действий в графе «Отметка о выполнении и комментарии» плана - отчета корректирующих/предупреждающих действий начальник отдела по сертификации и качеству делает соответствующую запись. В случае, когда корректирующие и предупреждающие действия не удается завершить в установленный срок, вопрос о продлении сроков решает директор Учреждения.

Оценка результативности внутренних аудитов осуществляется при анализе СКК со стороны директора Учреждения. Критериями для оценки могут служить следующие показатели:

- общее количество выявленных несоответствий (статистика по годам);
- количество несоответствий, выявленных при внешних аудитах (снижение количества несоответствий, уведомлений);
- наличие фактов выявления повторных несоответствий - для оценки результативности корректирующих действий:
- соблюдение плана - графика.

5.7. Принятие корректирующих действий для устранения выявленных недостатков

На основании данных по результатам внутреннего или внешнего аудита, составляется план корректирующих действий для устранения недостатков.

В плане указывается недостаток, мероприятия по его устранению, ответственный и срок устранения недостатка.

Обязанности по качеству профессиональной подготовки, возлагаемые на должностных лиц, а также ответственность персонала за виды и результаты деятельности, влияющие на качество обучения, определены в должностных инструкциях, в рабочих документах Учреждения.

6. ПРОЦЕДУРЫ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В РУКОВОДСТВО ПО КАЧЕСТВУ

Изменения в «Руководство по качеству Учреждения» вносятся:

- на основании актов воздушного законодательства РФ, нормативных документов Минтранса РФ, Росавиации, Минобрнауки РФ, регулирующих деятельность Учреждения;
- на основании замечаний, недостатков, выявленных при проведении внутреннего, внешнего аудита и направленных на улучшение качества подготовки.

Уведомление о внесении изменений в Руководство, вместе с актуализированной версией Руководства ФГАУ ДПО «ЦП САП» передает в уполномоченный орган, выдавший сертификат в электронном виде с использованием специального приложения РАУЦ в срок не позднее пяти рабочих дней со дня внесения указанных изменений.

Факт изменений отмечается в листе регистрации изменений к Руководству.