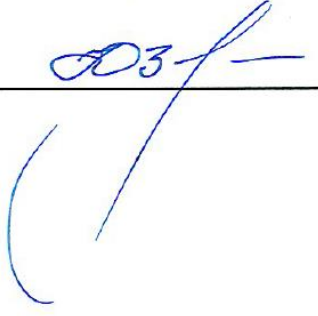


УТВЕРЖДЕНО

Приказом оператора опытного района  
ООО «Транспорт будущего Самара»  
от « 09 » ноября 2023 г. № 9

Генеральный директор  
ООО «Транспорт будущего Самара»

  
\_\_\_\_\_ Козаренко Ю.В.

## **ПОЛОЖЕНИЕ**

**о системе управления безопасностью применения  
беспилотных авиационных систем в опытном районе  
(в рамках экспериментального правового режима)**

## СОДЕРЖАНИЕ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	3
1.1. Обязанности и ответственность должностных лиц по организации и обеспечению функционирования СУБП БАС .....	6
1.2. Координация мероприятий в случае аварийной обстановки (в кризисных ситуациях) .....	7
1.3. Документация по СУБП БАС .....	8
II. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ .....	10
2.1. Система управления рисками. Виды рисков .....	10
2.2. Идентификация рисков. Выявление факторов опасности .....	12
2.3. Анализ данных о факторах опасности, проведение оценки риска.....	13
2.4. Разработка мероприятий по снижению риска.....	15
III. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ.....	18
3.1. Мониторинг безопасности применения БАС.....	18
3.2. Проверки деятельности эксплуатантов ОР. ....	19
3.3. Расследование авиационных происшествий и инцидентов.....	20
3.4. Меры для обеспечения авиационной безопасности .....	21
3.5. Обеспечение безопасности управления воздушным пространством ОР .....	21
3.6. Профилактика безопасности применения БАС .....	22
IV. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ .....	24
4.1. Подготовка кадров и обучение персонала СУБП.....	24
4.2. Обмен информацией о безопасности применения БАС.....	25

## I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящее Положение разработано в соответствии с пунктом 29 Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инновации по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от \_\_\_ № \_\_\_, определяет общие для субъектов экспериментального правового режима цели, задачи, подходы к обеспечению безопасности применения беспилотных авиационных систем в опытном районе, а также меры по выявлению, устранению и профилактике факторов, угрожающих безопасности полетов беспилотных воздушных судов.

2. Настоящее Положение распространяется на участников отношений, возникающих в связи с эксплуатацией беспилотных авиационных систем в опытном районе в период реализации экспериментального правового режима. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года. Срок участия субъекта в ЭПР устанавливается на срок действия ЭПР.

3. Система управления безопасностью применения беспилотных авиационных систем в опытном районе – это совокупность осуществляемых субъектами ЭПР мероприятий по выявлению и оценке факторов опасности, по разработке и принятию корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов беспилотных воздушных судов, а также по оценке эффективности мер по управлению безопасностью полетов беспилотных воздушных судов.

4. В настоящем Положении применяются следующие термины с соответствующими определениями:

аварийная обстановка – режим функционирования субъекта ЭПР, сложившийся после возникновения авиационного происшествия и требующий мероприятий по защите персонала и (или) населения и окружающей среды;

авиационное событие - происшествие (катастрофа, авария) или инцидент, возникшие в связи с применением и (или) обслуживанием БАС;

авиационное происшествие - событие, связанное с летной эксплуатацией беспилотного воздушного судна, которое имеет место с момента включения бортовой сети БВС перед стартом до момента выключения бортовой сети БВС после посадки, и в ходе которого:

а) какое-либо лицо получает телесные повреждения в результате эксплуатации БВС;

б) какое-либо имущество третьих лиц (ПВС, БВС, объекты инфраструктуры и т.д.) получает повреждения в результате эксплуатации БВС;

в) БВС получает повреждение или происходит разрушение его конструкции;

г) БВС пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему невозможен;

авиационный инцидент - событие, связанное с летной эксплуатацией беспилотного воздушного судна, которое могло создать или создало угрозу целостности беспилотного воздушного судна и (или) жизни лиц, находящихся в непосредственной близости к БВС, но не закончилось авиационным происшествием;

авиационный инцидент с повреждением беспилотного воздушного судна - авиационный инцидент, при котором восстановление беспилотного воздушного судна, получившего

повреждение, возможно и экономически целесообразно;

беспилотное воздушное судно считается утраченным, когда:

- произошло полное разрушение беспилотного воздушного судна;
- местонахождение беспилотного воздушного судна (его обломков) не установлено и его официальные поиски прекращены;
- эвакуация беспилотного воздушного судна с места его вынужденной посадки невозможна или нецелесообразна независимо от полученных им повреждений;
- восстановление беспилотного воздушного судна невозможно или экономически нецелесообразно;

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;

вероятность возникновения опасной ситуации – частота неблагоприятных последствий в результате действия фактора опасности;

добровольные сообщения - сообщения о фактических и (или) потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, направленные юридическими и физическими лицами в произвольной форме по их инициативе;

допустимый риск – допустимые значения частоты и серьезности последствий, опасной ситуации, при которых предпринимаются все меры по снижению риска;

инцидент – событие, связанное с использованием БАС, произошедшее в процессе применения и (или) обслуживания БАС, обусловленное отклонениями от нормального функционирования БВС, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которое могло оказать влияние на безопасность полета, но не закончилось авиационным происшествием;

корпоративная культура безопасности – совокупность правил, методов, поведения, практики и отношений, используемых оператором ОР в интересах обеспечения безопасности;

наземное происшествие событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой беспилотного воздушного судна, при котором произошла утрата БВС или его компонентов;

нарушение - действие или бездействие, противоречащее требованиям правовых норм;

определяющий фактор опасности - фактор опасности при применении БАС, ставший непосредственным источником или одним из непосредственных источников возникновения особой ситуации;

особая ситуация - нарушение штатных условий полетов БВС;

остаточный риск - риск, оставшийся после применения мер по управлению рисками;

оценка риска - оценка частоты возникновения и тяжести возможного события при применении БАС;

показатели безопасности полетов - параметры, характеризующие уровень безопасности,

результаты, достигнутые в сфере безопасности;

приемлемый уровень безопасности полетов при применении БАС - минимальная степень безопасности, которая должна обеспечиваться в практической производственной деятельности, выраженная показателями безопасности на настоящее время (заданный уровень) и на перспективу (целевой уровень);

расследование - процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов;

риск - прогнозируемые вероятность и тяжесть последствий проявления одного или нескольких факторов опасности;

фактор опасности - результат действия или бездействия, обстоятельство, условие или их сочетание, влияющие на безопасность полетов БВС;

Иные термины и определения, используемые в настоящем Положении, применяются в значениях, определенных в Воздушном кодексе Российской Федерации, Федеральном законе от 31 июля 2020 г. 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», постановлении Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

5. Целями системы управления безопасностью применения БАС являются выявление факторов опасности и своевременное реагирование на них субъектами экспериментального правового режима.

6. Задачами, которые необходимо решить для достижения заявленных целей, являются:

мониторинг факторов опасности, в том числе через анализ добровольных сообщений и сообщений, переданных уполномоченными лицами, анализ результатов расшифровок записей средств объективного контроля станции внешнего пилота и органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (при их наличии) и прослушивание каналов взаимодействия диспетчеров с экипажами воздушных судов, взаимодействующими службами;

информирование субъектов ЭПР о мерах профилактики авиационных событий и популяризация вопросов безопасности применения БАС;

расследование авиационных событий и использование их материалов для выполнения профилактических мероприятий;

обследования конкретных элементов, процедур или операций, создающих проблемные места в производственной деятельности;

мониторинг и оценка показателей безопасности, эффективности системы управления рисками;

мониторинг радиотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения полетов;

плановые, внеплановые анализы безопасности применения БАС.

## **1.1. Обязанности и ответственность должностных лиц по организации и обеспечению функционирования СУБП БАС**

7. Права и обязанности руководителя оператора ОР и сотрудников, обеспечивающих безопасность применения БАС, изложены в их должностных инструкциях, приказах оператора ОР и в настоящем Положении.

8. В обязанности руководителя оператора ОР включены требования по принятию всех необходимых мер (с выделением соответствующих ресурсов), направленных на управление безопасностью применения БАС и решения соответствующих задач.

9. Руководитель оператора ОР и сотрудники, обеспечивающие безопасность применения БАС по основным направлениям производственной деятельности (летная эксплуатация, техническая эксплуатация, наземное обслуживание БВС, диспетчерское обслуживание и грузовые перевозки) несут ответственность за управление безопасностью применения БАС, внедрение соответствующих изменений в СУБП БАС и распределение ресурсов оператора ОР, необходимых для СУБП БАС.

10. Решение задачи по управлению безопасностью применения БАС осуществляется путем внедрения системного подхода к выявлению опасных факторов, оценке рисков с последующим уменьшением или устранением видов угроз, связанных с наибольшими потенциальными потерями, путем внесения изменений в структуру оператора ОР, внутренние процедуры и правила укомплектования персоналом и необходимым оборудованием.

11. Создание эффективной организационной структуры, способствующей функционированию СУБП БАС, включает:

назначение лица, ответственного за обеспечение СУБП БАС;

разработка организационной структуры, обеспечивающей управление безопасностью применения БАС;

распределение сфер ответственности и подотчетности;

обеспечение подготовки и надлежащей квалификации персонала оператора ОР.

12. Функциональные обязанности сотрудника, обеспечивающего безопасность применения БАС в ОР, являются:

организация и проведение сбора, обработки, учет и анализ информации по безопасности применения БАС;

выявление опасных факторов, влияющих на безопасность применения БАС, проявление которых может привести к авиационному происшествию;

оценка состояния безопасности применения БАС, полноты и своевременности выявления авиационных инцидентов, оперативности и достоверности докладов по результатам их расследований;

проведение профилактических мероприятий по предупреждению авиационных происшествий, выявление недостатков и нарушений в организации, выполнении, управлении и обеспечении полетами БАС;

участие в разработке мероприятий по устранению или снижению влияния опасных факторов, недостатков и нарушений на безопасность применения БАС программ и методик летных испытаний, подготовки внешних пилотов и совершенствования методических

документов;

участие в работе комиссий по оценке соответствия тактико-техническим заданиям показателей надежности, эргономичности и безопасности полетов БАС, комиссий по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;

доведение до авиационного персонала оперативной, периодической и другой информации о состоянии безопасности применения БАС;

проверка деятельности внешних пилотов, осуществление доклада руководству субъекта ЭПР о недостатках и нарушениях в организации, подготовке выполнении полетов БАС, управлении полетами БАС и их обеспечении с предложениями по устранению недостатков и нарушений, по ограничению или запрещению полетов БАС;

разработка планов мероприятий по дальнейшему внедрению и развитию СУБП БАС;

формирование отчетности оператора ОР;

контроль функционирования системы сообщений персонала;

подготовка методических материалов для персонала.

Персонал оператора ОР обязан выполнять требования нормативной документации (технологий, должностных инструкций, регламентов и т.д.), предъявляемых к работе на закрепленных за ними рабочих местах.

13. Обеспечение безопасности при эксплуатации БАС эксплуатантом ОР осуществляется в соответствии с настоящим Положением, Положением об ОР применения БАС, локальными нормативными актами, регулирующими деятельность в ОР, разработанным Руководством по управлению безопасностью полетов БАС и локальными нормативными документами, утверждаемыми руководителем организации-эксплуатанта БАС.

Ответственность за обеспечение выполнения требований, установленных настоящим Положением, Положением об ОР применения БАС, в части безопасности применения БАС, несет руководитель организации эксплуатанта ОР.

## **1.2. Координация мероприятий в случае аварийной обстановки**

14. В целях обеспечения быстрого и эффективного перехода к действиям по ликвидации аварийной обстановки при применении БАС на территории ОР оператор ОР разрабатывает и утверждает План действий в аварийной обстановке.

Ответственность за разработку, реализацию и поддержание Плана действий в аварийной обстановке в актуальном состоянии возлагается на сотрудника, назначенного руководителем эксплуатанта ОР ответственным за направление СУБП БАС.

15. Цель применения Плана действий в аварийной обстановке:

обеспечить быстрый и организованный переход от штатного режима функционирования к действиям в условиях аварийной обстановки;

своевременно и правильно классифицировать авиационное событие и выбрать соответствующую схему действий;

обеспечить эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в аварийной обстановке;

обеспечить сбор материалов для расследования и установления причин возникновения аварийной обстановки, а также ее последствий.

16. План действий в аварийной обстановке регулирует действия оператора ОР в ситуациях, возникших в результате актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, авиационных происшествий и инцидентов, действий факторов природного и техногенного характера в мирное время.

План действий в аварийной обстановке обеспечивает упорядоченный переход от штатного к аварийному режиму работ путем оперативной реализации полномочий, ответственности и мероприятий, предусмотренных планом, а также координацию работ при чрезвычайных ситуациях в аварийной обстановке и скорейшее восстановление штатного режима работ.

План действий в аварийной обстановке содержит инструкции и рекомендации, задачи и обязанности персонала во время происшествия и после него. Также в него входят инструктивные указания по созданию и функционированию оперативного штаба оператора ОР по ликвидации последствий авиационных происшествий, аварийной обстановки.

17. Основным методом совершенствования управления в аварийной обстановке является периодическая тренировка действий работников оператора ОР, которая осуществляется на регулярной основе в соответствии с планом.

### **1.3. Документация по СУБП БАС**

18. Оператор ОР формирует СУБП БАС с учетом решаемых задач посредством разработки и утверждения документов, определяющих

обязанности работников оператора ОР по организации и обеспечению функционирования СУБП БАС в ОР;

перечень сведений в области безопасности полетов, порядок их учета и хранения;

источники данных для получения сведений в области безопасности полетов;

порядок выявления факторов опасности;

порядок сбора данных о факторах опасности;

порядок анализа данных о факторах опасности и проведения оценки риска;

порядок разработки мероприятий по снижению риска;

порядок оценки эффективности реализованных мероприятий по снижению риска.

19. Оператором ОР ежегодно разрабатывается и утверждается план мероприятий по управлению безопасностью применения БАС. Планирование осуществляется с использованием системного подхода к управлению безопасностью с целью определения и реализации долгосрочных целевых направлений обеспечения безопасности.

Основные стратегические направления управления безопасностью применения БАС:

определение стратегии управления безопасностью применения БАС;

определение приемлемого целевого уровня безопасности применения БАС и возможности его повышения в рамках выделенных ресурсов;

обеспечение системного подхода к выявлению опасных факторов и управлению рисками



при применении БАС.

20. Для контроля и управления деятельностью в сфере обеспечения безопасности руководитель оператора ОР вводит регулярную (ежеквартальную и годовую) отчетность по обеспечению безопасности и деятельности СУБП.

Отчет оператора ОР по обеспечению безопасности применения БАС включает:

а) оценку состояния безопасности и качества функционирования СУБП БАС, основные результаты и проблемы в сфере обеспечения безопасности и деятельности СУБП БАС в отчетном периоде;

б) задачи оператора ОР в сфере обеспечения безопасности и развития СУБП БАС, план обеспечения безопасности на следующий отчетный период.

21. Документация по СУБП БАС оператора ОР, ежеквартальные и годовые отчеты, анализы безопасности полетов, документация по проведенным проверкам оператора ОР, включая планы проведения проверок, акты проверок, планы устранения и отчеты об устранении недостатков, размещаются на официальном сайте оператора ОР в сети «Интернет».

Документация о выявленных факторах опасности, оценке и экспертизе рисков, инструкции и регламенты подлежат хранению оператором ОР в течение срока действия ЭПР с последующей передачей их в территориальный орган Росавиации.

Распространение информации по безопасности применения БАС реализуется различными способами: с использованием электронной почты, на официальном сайте оператора ОР в сети «Интернет», путем проведения разборов, совещаний и т.д.

В целях оперативного контроля доведения информации до персонала оператора ОР используются журналы и листы ознакомления (под роспись).

22. В целях актуализации Положение о СУБП БАС пересматривается оператором ОР на регулярной основе не реже одного раза в год или при наступлении обстоятельств, требующих внесения изменений, в том числе:

изменение стандартов и правил, касающихся безопасности применения БАС;

изменение действующих и издание новых правовых актов в сфере безопасности применения БАС;

23. Все изменения и дополнения Положения о СУБП БАС утверждаются руководителем оператора ОР и доводятся до сведения сотрудников оператора ОР.

Перечень поправок и изменений в Положение о СУБП БАС фиксируется оператором ОР в следующей форме:

№ п/п	Страница	Раздел	Дата утверждения	Примечание

## II. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

### 2.1. Система управления рисками. Виды рисков

24. Управление рисками при применении БАС является ключевой функцией СУБП БАС и выполняется в целях обеспечения приемлемых уровней безопасности.

Управление рисками носит системный характер и является основным элементом СУБП БАС, распространяется на все процессы обеспечения безопасности при определении опасных факторов.

Система управления рисками включает в себя идентификацию, выявление и анализ факторов опасности, угрожающих безопасности применения БАС; оценку величины и допустимости рисков, связанных с данными факторами; разработку средств снижения рисков до допустимых уровней; контроль остаточных рисков в процессе эксплуатации БАС.

25. Критерием эффективности процесса управления рисками безопасности применения БАС является рост показателей безопасности или поддержание их на приемлемом уровне.

Типовые показатели безопасности применения БАС:

отсутствие авиационных происшествий

отсутствие событий, включающих повреждение оборудования;

отсутствие событий, в которых едва не случилось авиационное происшествие;

отсутствие событий, в ходе которых сотрудники получили смертельные или серьезные телесные повреждения;

количество добровольных представлений данных о событиях;

количество обязательных представлений данных о событиях.

Приведенные показатели безопасности будут пересматриваться, дорабатываться оператором ОР при реализации ЭПР в сфере СУБП с тем, чтобы они сохраняли актуальность, были выполнимы и играли стимулирующую роль в обеспечении безопасности.

26. Риски безопасности применения БАС:

а) риски технической эксплуатации БАС, БВС включают в себя проявления следующих опасных факторов:

конструктивно-производственные недостатки (неисправности и отказы) отдельных агрегатов (систем);

технические неисправности канала связи и управления, станции внешнего пилота;

несоблюдение правил технической эксплуатации БАС;

недостаточная квалификация персонала;

недостатки процессов и процедур;

б) риски летной эксплуатации БАС включают в себя проявления следующих опасных факторов:

опасное сближение БВС в полете, столкновение с другим воздушным судном, приведшее к аварийному прекращению полета с неконтролируемым приземлением одного или всех

участвующих в столкновении воздушных судов;

столкновение или угроза столкновения БВС с наземными препятствиями, людьми, животными;

нарушение установленных границ местного режима использования воздушного пространства;

нарушение правил использования воздушного пространства одним из участников воздушного движения (субъекта ЭПР и любого пользователя воздушного пространства на территории действия ЭПР);

недостаточная квалификации и информированность персонала;

в) риски наземного обслуживания БАС включают в себя проявления следующих опасных факторов:

нарушения технологии работы при наземном обслуживании БАС;

несоблюдение процессов и процедур при обслуживании аккумуляторов;

нарушения правил эксплуатации спецтехники и оборудования;

недостатки обработки грузов и почты, а также полезной нагрузки БВС;

недостатки процессов и процедур, связанных с наземным обслуживанием;

несоблюдение процессов и процедур при расчете загрузки БАС и заряда аккумуляторов;

недостаточная квалификация и информированность персонала;

г) риски организационного обеспечения полетов БАС включают в себя проявления следующих опасных факторов:

несоблюдение процессов и процедур при полетном диспетчерском обслуживании экипажей БВС, включая подготовку рабочего плана полета;

недостаточная квалификация и информированность персонала;

д) риски, связанные с перевозкой грузов, включают в себя проявления следующих опасных факторов:

несоблюдение процессов и процедур при перевозке опасных грузов;

несоблюдение норм производственной безопасности при погрузочно-разгрузочных операциях;

несоответствие перевозимых грузов принятым стандартам, определяющим их готовность к перевозке;

недостаточная квалификации и информированность персонала;

е) риски полетного диспетчерского обслуживания БВС выражаются в столкновении БВС с пилотируемым воздушным судном, в результате которого возможно авиационное происшествие с причинением вреда жизни и здоровью физических лиц, находящихся на борту воздушного судна;

ж) риски обеспечения безопасности операционной деятельности включают в себя проявления следующих опасных факторов:

неудовлетворительное орнитологическое обеспечение полетов БАС;

внешние активные воздействия (поражение разрядом атмосферного электричества, приведшее к повреждению элементов конструкции, повреждение градом, столкновение с птицами, другими объектами в полете, приведшее к повреждению или нарушению работы);

преднамеренные действия третьих лиц;

неудовлетворительная деятельность организаций и поставщиков обслуживания и т.д.

## **2.2. Идентификация рисков. Выявление факторов опасности**

27. Идентификация рисков безопасности применения БАС – начальная стадия процесса управления рисками, на которой проводятся выявление и оценка значимости опасных факторов.

Идентификация рисков проводится при помощи выявления опасных факторов в деятельности оператора ОР, эксплуатанта ОР на основании следующих методик:

реагирующий подход предусматривает определение опасных факторов путем проведения анализа результатов или событий, имевших место в прошлом, для разработки рекомендаций по недопущению их проявления. Опасные факторы выявляются в процессе расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов БАС. Инциденты и авиационные происшествия являются четкими показателями недостатков в системе и благодаря этому могут использоваться для определения того, какой(ие) опасный(е) фактор(ы) способствовал(и) событию.

проактивный подход предусматривает выявление опасных факторов путем сбора данных о безопасности полетов БАС, исходя из событий или процессов с менее серьезными последствиями, а также анализа указанной информации или данных о частоте событий в целях определения возможности развития опасных факторов в авиационное происшествие или инцидент. Информация о безопасности полетов БАС для проактивного выявления опасных факторов поступает главным образом из программ анализа полетной информации, систем представления данных о безопасности полетов и мероприятий по обеспечению безопасности полетов БАС.

Эффективность управления рисками обеспечивается совместным применением указанных методик.

28. Выявление факторов опасности производится оператором ОР посредством мониторинга процессов, связанных с применением БАС, и системного анализа выявленных нарушений, сбоев, отклонений от установленного порядка.

В целях выявления факторов опасности оператором ОР используется сочетание внутренних и внешних источников:

а) внутренние источники выявления факторов опасности в ОР:

анализ полетных данных;

анализ сообщений персонала, в т.ч. добровольных сообщений;

проверки состояния безопасности применения БАС;

мониторинг деятельности оператора ОР, эксплуатантов ОР в штатных условиях;

плановый анализ безопасности и внеплановый анализ при резком ухудшении показателей безопасности, росте нарушений;

анализ деятельности персонала;

расследования авиационных событий, инцидентов;

б) внешние источники выявления факторов опасности:

информация от регулирующих органов;

государственный контроль, проведение проверок деятельности субъектов ЭПР;

обмен информацией в сфере безопасности применения БАС.

29. В целях выявления факторов опасности анализу подвергаются:

локальные нормативные документы оператора ОР, эксплуатанта ОР, регламентирующие деятельность по применению и обслуживанию БАС;

организация обслуживания воздушного пространства (управление полетами) в районе местного режима использования воздушного пространства над территорией ОР, расположение аэродромов и посадочных площадок, действующие правила, процедуры и технологии;

характеристики обслуживаемых БВС, квалификация, рабочая загрузка руководителя полетов;

характеристики и состав аппаратных, программных средств для организации системы управления ОР;

функциональные сервисы, предоставляемые эксплуатантами ОР.

30. Полученная оператором ОР информация по результатам работы по выявлению факторов опасности обобщается и используется для разработки корректирующих мероприятий в деятельности ОР по обеспечению безопасности применения БАС.

### **2.3. Анализ данных о факторах опасности, проведение оценки риска**

31. Анализ факторов опасности и оценка рисков выполняются в целях:

определения соответствия рисков допустимому уровню;

своевременной разработки и внедрения мер, обеспечивающих снижение рисков до допустимого уровня в тех случаях, когда этот уровень превышает, контроля поддержания рисков на допустимом уровне.

Анализ факторов опасности, оценка рисков, разработка и ввод мер по снижению рисков выполняются по каждому выявленному фактору опасности по отдельности.

32. Процесс управления рисками должен сопровождаться управленческими решениями. Опасные факторы при управлении рисками определяются, документируются и контролируются оператором ОР.

33. Оценка рисков оператора ОР включает оценку частоты и серьезности возможных негативных событий, связанных с выявленными факторами опасности. Оценка рисков осуществляется в отношении конкретного фактора опасности (далее - фактор X) в следующем порядке (последовательно):

а) разработка сценария возможного негативного события, обусловленного фактором X. Рассматривается вопрос - что может произойти в результате воздействия фактора X. При анализе определяются не только наихудшие, но и менее опасные сценарии, если они возможны;

б) оценка частоты. Рассматривается вопрос, как часто может происходить данное событие? Частота событий при этом определяется путем обработки статистических данных, проведением инженерных расчетов, комплексном использовании данных методов.

По результатам анализа идентифицируют частоту события с одной из категорий частоты таблицы № 1. Если качественного определения частоты события недостаточно (например, для определения требований к надежности технических средств), следует ориентироваться на количественные градации частоты, приведенные в таблице № 2.

Таблица № 1

Частота события	Описание частоты события	Категория частоты событий
Частое	Может возникать, уже возникало часто, по несколько тысяч событий в год	5
Периодическое	Возникает периодически, реже, чем 20 событий в год	4
Редкое	Возникает редко, реже, чем одно-два события в год	3
Маловероятное	Вероятность события мала, возникает не чаще, чем один раз в 10 лет, но на практике такие события происходили	2
Практически невозможное	Вероятность события практически отсутствует, на практике таких событий не было, но можно представить ситуацию, при которой они могут произойти	1

Таблица № 2

Частота события	Количество событий на час налета ВС	Категория частоты события
Частое	$\lambda > 10^{-5}$	5
Периодическое	$10^{-5} > \lambda > 10^{-6}$	4
Редкое	$10^{-6} > \lambda > 10^{-7}$	3
Маловероятное	$10^{-7} > \lambda > 10^{-8}$	2
Практически невозможное	$\lambda < 10^{-8}$	1

в) оценка серьезности последствий события, т.е. необходимо ответить на вопрос, какой исход будет иметь данное событие, связанное с воздействием фактора X. При этом, если событие может иметь несколько исходов, то всегда выбирается наихудший из них. По результатам анализа идентифицируют воздействие фактора X с одной из категорий серьезности событий таблицы № 3;

Таблица № 3

Серьезность события	Описание события	Категория серьезности
Катастрофическое	Столкновение ВС в воздухе или на земле с ВС, с землей или с другими препятствиями, катастрофа или авария ВС	A
Опасное	Полная потеря ОВД, опасное сближение ВС, серьезный инцидент	B
Значительное	Потеря (невыполнение) части функций ОВД, нарушение интервалов эшелонирования ВС, инцидент	C
Незначительное	Усложнение, помехи, отклонения от штатного функционирования ОВД, не приведшие к авиационному событию	D

г) определение допустимости рисков, связанных с фактором X, в зависимости от частоты и серьезности последствий из таблицы № 4.

Таблица № 4

Частота события	Серьезность события			
	Катастрофическое (А)	Опасное (В)	Значительное (С)	Незначительное (D)
Частое (5)	Неприемлемо	Неприемлемо	Неприемлемо	Подлежит анализу
Периодическое (4)	Неприемлемо	Неприемлемо	Подлежит анализу	Приемлемо
Редкое (3)	Неприемлемо	Подлежит анализу	Приемлемо	Приемлемо
Маловероятное (2)	Подлежит анализу	Приемлемо	Приемлемо	Приемлемо
Практически невозможное (1)	Приемлемо	Приемлемо	Приемлемо	Приемлемо

Риски категорий 5А, 5В, 5С, 4А, 4В, 3А неприемлемы. Деятельность организации, содержащая такие риски, недопустима, факторы опасности с такими рисками устраняются безусловно.

Риски категорий 2А, 3В, 4С и 5D подлежат анализу. Деятельность организации допускается при условии перевода указанных рисков путем ввода соответствующих мер защиты в категорию допустимых не позднее, чем через месяц после начала эксплуатации.

Риски категорий 4D - ID, 3С - IC, 2В - IB, 1А допустимы. По всем выявленным факторам опасности проводится профилактическая работа с целью снижения данных рисков до наименьшего практически возможного уровня.

34. Материалы с результатами оценки рисков должны содержать:

детальное описание объекта оценки выявленного фактора опасности, описание исходных данных, предположений, допущений и ограничений;

состав выявленных факторов опасности, сценарии возникновения и развития потенциальных конфликтных ситуаций, обусловленных выявленными факторами;

основания и оценки частоты, серьезности потенциальных авиационных событий;

результаты сравнения полученных рисков с допустимыми рисками;

перечень мер при превышении допустимых значений, обоснование достаточности и эффективности мер по снижению рисков до допустимого уровня.

## 2.4. Разработка мероприятий по снижению риска

35. При должной эффективности средств защиты от рисков, отсутствии новых факторов опасности и эффективной СУБП БАС показатели безопасности должны повышаться. Риски должны снижаться до наименьшего практически возможного уровня. В целях снижения (контроля) риска оператором ОР применяются следующие стратегии:

а) **защита от риска** - внедрение мер, направленных на снижение тяжести или/и частоты событий:

разработка и внедрение системы планирования, контроля и управления полетами БАС в воздушном пространстве класса «G» посредством информационных сервисов обеспечения полетов;

совершенствование нормативных, регулирующих правил и технологий;

контроль за техническим состоянием оборудования ОР, профессиональной подготовкой персонала оператора ОР;

б) **изоляция риска** - локализация или исключение факторов опасности:

исключение полетов в местах скопления людей и имущества;

страхование ответственности эксплуатантов ОР;

обеспечение оператором ОР взаимодействия заказчиков функциональных сервисов и эксплуатантов ОР на всех этапах от заказа до окончания выполнения транспортного сервиса с предоставлением аналитических и отчетных материалов о проделанной работе;

в) **сокращение риска** - сокращение объемов деятельности, осуществляемой с применением БАС, связанной с высоким риском;

г) **избежание риска** - отказ от деятельности, связанной с недопустимым риском, применяется в случаях, когда затраты на снижение риска выше выгод от его снижения.

36. При появлении тенденций к снижению показателей безопасности оператор ОР устанавливает причины снижения и предпринимает меры по снижению рисков.

Меры по снижению рисков должны быть оптимальными и выполняться при минимизации затрат и времени. В целях выбора оптимальных мер по снижению рисков варианты таких мер оцениваются по следующим критериям:

эффективность - предпочтение следует отдавать мерам, устраняющим риск полностью или снижающим его до наименьшего практически возможного уровня;

экономность - предпочтение следует отдавать вариантам, обеспечивающим максимальный результат при меньших затратах;

практичность - целесообразность, выполнимость мер с учетом действующего законодательства, финансовых и административных возможностей;

приемлемость - определение варианта мер по итогам анализа, проведенного всеми заинтересованными сторонами;

перспективность - временные или долгосрочные выгоды;

остаточный риск - риск, оставшийся после применения мер по управлению рисками;

новые проблемы - возможность появления новых проблем или факторов риска при реализации мер;

оперативность - чем выше риск, тем выше срочность мер.

37. Мониторинг рисков проводится для определения эффективности процесса управления рисками безопасности применения БАС. При проведении мониторинга проводится оценка эффективности деятельности в области управления рисками, контроль исполнения мероприятий



и при необходимости их корректировка. Информация об опасных факторах и оценке рисков заносится в перечень рисков оператора ОР.

38. Основными видами мероприятий по снижению рисков являются:

технические меры;

административные и организационные меры (включая изменение нормативных документов);

профессиональная подготовка и повышение информированности персонала.

39. По результатам оценки формируется отчет с мероприятиями по совершенствованию процесса функционирования СУБП БАС оператора ОР и план устранения недостатков, утверждаемый руководителем оператора ОР.

40. Контрольную оценку остаточных рисков по факторам, выявленным в процессе эксплуатации, оператор ОР выполняет через 6 месяцев после завершения мероприятий по снижению рисков, выполнения требований по безопасности.

Назначение контрольной оценки - подтвердить допустимость остаточного риска на основе опыта эксплуатации введенных средств защиты.

41. Мероприятие по снижению риска в области безопасности деятельности оценивается как эффективное в том случае, если категория значимости остаточного риска не предполагает необходимости дополнительных мероприятий по уменьшению риска.

42. Решение об эффективности проведенных мероприятий принимает руководитель оператора ОР в зависимости от остаточного влияния опасных факторов на состояние безопасности применения БАС (снижение количества проявлений опасных факторов, снижение индекса риска, снижение тяжести и/или частоты последствий и т.д.).

43. Эксплуатант ОР, выполняющий авиационные работы и перевозку грузов с применением БАС в ОР, осуществляет мероприятия по снижению рисков в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, настоящим Положением и локальными нормативными актами.

### III. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

#### 3.1. Мониторинг безопасности применения БАС

44. Поддержание безопасности оператором ОР состоит в постоянном, всестороннем мониторинге характеристик и показателей безопасности процессов при применении и обслуживании БАС в ОР для своевременного выявления новых факторов опасности, а также для контроля эффективности СУБП БАС.

45. В целях поддержания безопасности оператором ОР выполняется контроль обеспечиваемых в ОР характеристик и показателей безопасности, эффективности функционирования и результатов деятельности СУБП БАС, предупредительных и корректирующих мер защиты от рисков, производственных процессов, включая состояние и функционирование эксплуатируемых технических средств, подготовки, квалификации и информированности персонала, т.д.

46. Поддержание безопасности проводится оператором ОР посредством анализа данных по безопасности, получаемых при использовании процедур и средств контроля за процессами применения БАС:

анализ данных средств объективного контроля станции внешнего пилота и органов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (при их наличии);

мониторинг и оценка показателей безопасности, эффективности системы управления рисками;

мониторинг радиотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения полетов;

расследование авиационных событий, использование материалов для выполнения профилактических мероприятий;

анализ сообщений, поданных персоналом или уполномоченными лицами;

анализ добровольных сообщений персонала;

плановые, внеплановые анализы безопасности;

обследования конкретных элементов, процедур или операций, создающих проблемные места в деятельности, связанной с применением БАС.

47. Система сообщений по безопасности применения БАС состоит из:

системы обязательного предоставления данных об авиационных событиях;

системы добровольных сообщений, включая конфиденциальные сообщения работников, с описанием опасных факторов, способных оказать влияние на состояние безопасности.

48. Целью формирования системы обязательного представления данных является своевременная подача сообщений персоналом оператора и эксплуатантов ОР при исполнении своих должностных обязанностей в случаях выявления факторов опасности, препятствующих обеспечению безопасности.

49. Обязательные и добровольные сообщения персонала оператора и эксплуатантов ОР о выявленных факторах, препятствующих обеспечению безопасности, представляются оператору ОР на адрес электронной почты [hr@hi-fly.ru](mailto:hr@hi-fly.ru) или с помощью формы обратной связи,

размещенной на официальном сайте оператора ОР в сети «Интернет», и должны содержать описание фактора опасности, обстоятельства его обнаружения и прогноз влияния фактора на безопасность полетов в ОР.

50. Уполномоченное лицо оператора ОР проводит регистрацию сообщений, оценку рисков и публикует на официальном сайте оператора ОР в сети «Интернет» заключение по влиянию фактора на безопасность полетов, которое содержит итоговую оценку влияния фактора на безопасность полетов в ОР, а также, в зависимости от результатов оценки:

состав и сроки мероприятий по защите от риска, если риски превышают приемлемый уровень;

мотивированное решение о том, что выявленный фактор негативного влияния на безопасность не оказывает и мер защиты не требуется.

51. Срок рассмотрения сообщения и подготовки заключения по нему составляет 10 (десять) календарных дней. Указание своих данных при составлении добровольного сообщения необязательно, в данном случае сообщение считается анонимным.

### **3.2. Проверки деятельности эксплуатантов ОР.**

52. Проверки деятельности по организации и обеспечению безопасности СУБП БАС проводятся Федеральными органами исполнительной власти, перечисленными в главе XXIV Программы ЭПР (внешние проверки) и оператором ОР (внутренние проверки).

53. Внешние проверки проводятся Федеральными органами исполнительной власти в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

54. Внутренние проверки проводятся оператором ОР в соответствии с утвержденным планом. В ходе проверок проверяется состояние БАС, наземной техники, каналов связи, оборудования, качество и объем выполнения функциональных обязанностей работниками, обеспечивающими безопасность применения БАС, организация планирования летной работы (наличие планов работы, контроль их выполнения и т.д.), профессиональная подготовка внешних пилотов и их информированность по вопросам безопасности применения БАС, допуск к выполнению полетов БАС, наличие и поддержание в актуальном состоянии эксплуатационно-технической документации, др.

55. По результатам проверок составляются акты с указанием выявленных недостатков. Эксплуатант ОР готовит план устранения выявленных недостатков и, по итогам выполнения плана, предоставляет оператору ОР отчет об устранении недостатков.

56. Эксплуатант ОР осуществляет контроль требуемого уровня квалификации персонала, обеспечивает проведение проверок персонала на соответствие квалификационным требованиям, практических навыков управления БАС, умениям действовать в аварийной обстановке, знанию правил эксплуатации, порядка подготовки к полетам БАС и поддержанию летной годности БВС.

57. Эксплуатант ОР осуществляет контроль сроков действия свидетельств внешних пилотов, позволяющих осуществлять управление БАС в рамках ЭПР, медицинских и профессиональных допусков персонала БАС.

### 3.3. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

58. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с БВС проводится в целях выявления и устранения опасных факторов, установления причин авиационного происшествия или инцидента и принятия мер по их предотвращению в будущем.

59. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с участием беспилотных воздушных судов осуществляется в соответствии с разработанными на основе приложения № 13 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года «Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с участием беспилотных авиационных систем в опытном районе», утвержденными приказом генерального директора ООО «Транспорт будущего Самара» от 09 ноября 2023 № 8 и опубликованными на официальном сайте оператора опытного района в сети «Интернет».

60. Расследование авиационных *инцидентов* с участием БВС в опытном районе организует и проводит оператор ОР. Комиссия по расследованию авиационного инцидента с участием БВС утверждается приказом оператора ОР, назначается из числа специалистов оператора ОР, органа исполнительной власти территории, на которой произошло расследуемое событие, технических специалистов эксплуатанта БВС, являющегося владельцем воздушного судна, эксплуатанта БВС, не связанных с непосредственной ответственностью за авиационный инцидент.

61. Расследование авиационных *происшествий* с участием БВС в опытном районе организует и проводит территориальный орган Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). Председатель комиссии по расследованию назначается решением руководителя территориального органа Росавиации. Организация расследования, а также состав его участников определяются по согласованию заинтересованных сторон. В состав комиссии, назначаемой приказом руководителя территориального органа Росавиации, помимо сотрудников эксплуатанта ОР могут включаться представители организаций-разработчиков и изготовителей БАС.

62. В случае наступления авиационного происшествия с участием БВС внешний пилот БВС незамедлительно докладывает о происшествии руководителю эксплуатанта ОР и оператору ОР. Оператор ОР немедленно передает первичное сообщение в территориальное управление Росавиации и в дальнейших действиях руководствуется указаниями его представителей.

63. Оператор ОР также информирует об авиационном происшествии Главное управление Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и прокуратуру соответствующей области.

64. Порядок, сроки проведения расследования и оформления отчета по результатам расследования авиационных происшествий с участием БВС осуществляются в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609. Результаты работы комиссии по расследованию оформляются согласно приложению 11 к указанным Правилам.

### **3.4. Меры для обеспечения авиационной безопасности**

65. Эксплуатация БАС субъектами ЭПР, в том числе при перевозке грузов, осуществляется с использованием объектов авиационной инфраструктуры.

66. В соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. 16-ФЗ «О транспортной безопасности» мероприятия по обеспечению транспортной и авиационной безопасности на объектах авиационной инфраструктуры, эксплуатируемой с целью выполнения авиационных перевозок и авиационных работ в ОР, реализуются организациями, эксплуатирующими такие объекты.

67. В случае отсутствия объектов авиационной инфраструктуры эксплуатант ОР обязан обеспечить мероприятия транспортной безопасности своими силами в местах, где осуществляется загрузка БВС или их длительная стоянка.

68. В целях исключения возможности незаконного провоза на БВС оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, легковоспламеняющихся, отравляющих веществ и других опасных предметов, эксплуатантом ОР осуществляется досмотр предметов, попадающих на БВС (грузов, почты и др.), в том числе с использованием технических средств и устройств для обнаружения взрывчатых веществ.

69. В целях реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и принятия иных мер, включая меры, осуществляемые с участием правоохранительных органов, эксплуатантом ОР принимаются меры по урегулированию кризисных ситуаций:

действия и процедуры в случаях совершения актов незаконного вмешательства - в соответствии с Программой авиационной безопасности и планом действий эксплуатанта ОР в кризисных ситуациях;

организация и деятельность оперативного штаба по урегулированию чрезвычайных ситуаций.

70. В целях исключения возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к БВС и системам управления БВС эксплуатантом ОР определяется ответственный сотрудник за обеспечение транспортной безопасности, не реже одного раза в год проводятся учения и тренировки.

71. Оператор ОР осуществляет мониторинг обеспеченности наземных элементов маршрутной сети ОР условиями для реализации мероприятий транспортной и авиационной безопасности, а также взаимодействует с эксплуатантами ОР и заинтересованными организациями по вопросам создания безопасных условий для реализации функциональных сервисов.

### **3.5. Обеспечение безопасности управления воздушным пространством ОР**

72. Использование воздушного пространства ОР осуществляется в соответствии с Программой ЭПР и Правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. 138.

73. В целях организации эффективного использования воздушного пространства ОР субъектами ЭПР и иными пользователями воздушного пространства, включая пилотируемую авиацию, на территории ОР предоставляется информационный сервис обеспечения полетов.

74. Субъект ЭПР, предоставляющий информационный сервис обеспечения полетов, путем обработки представлений на введение ограничений для использования воздушного пространства (установление местного режима) в рамках функционирования сервиса систематизирует информацию о местах выполнения полетов БАС. В соответствии с анализом данной информации на этапе планирования полетов выполняется прогнозирование потенциальных угроз безопасности, связанных с возможными сближениями БВС при полетах по маршруту, полетами вблизи запрещенных зон, над элементами транспортной, авиационной, энергетической, производственной инфраструктур, особо охраняемыми природными территориями, а также приближением к районам полетов пилотируемых ВС.

75. Для выявления угроз безопасности полетов на этапе планирования маршрутов и времени полетов, а также для обеспечения максимальной безопасности участников воздушного движения, третьих лиц и их имущества, оператор ОР анализирует информацию, предоставляемую эксплуатантами ОР в отчетах о деятельности в рамках реализации ЭПР, добровольные сообщения, а также сведения об использовании воздушного пространства ОР, генерируемые информационным сервисом обеспечения полетов.

76. Получаемая информация анализируется оператором ОР с целью выявления территорий, полеты над которыми чаще обычного вызывают технические сбои, нарушения запланированных параметров полетов, потерю связи, где возникают неблагоприятные погодные явления.

77. Также анализируется информация о попытках перехвата управления или физического повреждения ВВС, станции внешнего пилота, и местах, где такие события имели место.

78. Информация о выявленных угрозах размещается на общедоступных информационных ресурсах, в том числе на официальном сайте оператора ОР в сети «Интернет», направляется эксплуатантам ОР, применяется информационным сервисом обеспечения полетов при согласовании поступающих заявок на использование воздушного пространства ОР.

79. Информация о противоправных действиях третьих лиц, препятствующих безопасной организации воздушного движения, дополнительно направляется оператором ОР в правоохранительные органы по месту их совершения и месту нахождения оператора ОР, а также в территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта.

80. Выявленные факторы угроз безопасности полетов при управлении полетами с участием БАС в ОР документируются и контролируются оператором ОР. По каждому фактору разрабатываются и проводятся мероприятия, направленные на выявление источника и исключение возникновения факторов опасности повторно.

81. Оператором проводится анализ эффективности исключения факторов опасности после принятия предупредительных и корректирующих мер по их устранению и недопущения их повторного возникновения через один, три и шесть месяцев.

### **3.6. Профилактика безопасности применения БАС**

82. В целях эффективного управления безопасностью эксплуатант ОР внедряет систему информации об авиационных происшествиях, инцидентах, недостатках и нарушениях при применении БАС. Руководители и персонал эксплуатанта ОР должны иметь четкое распределение обязанностей на случай авиационных событий и знать, о чем, кому и когда следует докладывать и что следует делать в критических случаях. Понимание важности

информации о безопасности полетов должно присутствовать на всех уровнях организационной структуры.

83. Деятельность персонала в сфере повышения безопасности, выявления и профилактики факторов опасности поддерживается и поощряется руководством эксплуатанта ОР, Руководитель эксплуатанта ОР организует работу по доведению и изучению приказов, указаний, информации по безопасности применения БАС на разборах, занятиях и индивидуально.

84. Эксплуатант ОР проводит обучение персонала в сфере обеспечения безопасности. Обучение направлено на формирование позитивной культуры безопасности, формирование профессиональной готовности к практическому применению современных методов управления безопасностью полетов. В рамках обучения сотрудники знакомятся с политикой в сфере безопасности, процедурами и практикой организации, распределением функций и обязанностей в рамках СУБП БАС.

85. Направления профилактических мер эксплуатанта ОР:

персональные профилактические меры к персоналу, допустившему нарушение (дополнительная профессиональная подготовка, т.д.);

технические профилактические меры (совершенствование технического обеспечения, интерфейсов, программного обеспечения и т.д.);

организационные профилактические меры (совершенствование организации работы руководителя полетов, воздушного пространства, взаимодействия и т.д.);

уведомительные профилактические меры (уведомление руководства взаимодействующих служб о выявленных нарушениях или недостатках, допущенных данными службами).

Оператор ОР определяет конкретный состав профилактических мер, сроки выполнения и ответственных исполнителей.

#### **IV. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ**

86. Популяризация вопросов безопасности применения БАС способствует формированию позитивной культуры обеспечения безопасности применения БАС и помогает достигать поставленных целей путем сочетания технической компетентности, постоянно повышаемой с помощью обучения и подготовки персонала, эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в ОР. Понимание важности информации о безопасности применения БАС должно присутствовать на всех уровнях организационной структуры субъектов ЭПР.

87. Популяризация безопасности применения БАС дополняет процессы и процедуры эксплуатанта ОР, предоставляя сотрудникам систему ценностей, способствующую сознательному отношению к деятельности в области обеспечения безопасности применения БАС.

88. Руководство эксплуатанта ОР поддерживает позитивную культуру безопасности, при которой:

безопасность полетов имеет высший приоритет;

управление безопасностью поддерживается посредством предоставления всех необходимых ресурсов;

обеспечение безопасности применения БАС включено в число основных обязанностей всех руководителей и сотрудников;

не подлежат наказанию непреднамеренные ошибки, о которых заявлено посредством системы добровольных сообщений и, вместе с тем, не могут остаться без последствий незаконные действия, грубая небрежность или умышленное нарушение правил или процедур;

распространение информации о факторах опасности приветствуется и вознаграждается;

нарушения и инциденты расследуются, причины инцидентов и нарушений активно профилактуются;

обеспечен достаточный уровень квалификации и подготовки руководителей и сотрудников для реализации их задач в области обеспечения безопасности полетов;

уроки безопасности активно распространяются и обязательно содержат примеры грамотных и положительных действий персонала.

##### **4.1. Подготовка кадров и обучение персонала СУБП**

89. В целях обеспечения надлежащей подготовки и квалификации сотрудников для выполнения ими своих обязанностей при применении БАС на территории ОР в рамках СУБП эксплуатант ОР разрабатывает и реализует программу подготовки кадров в области безопасности применения БАС.

90. Рамки программы подготовки в области безопасности применения БАС соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП. В программе подготовки должно быть указано содержание обучения в области обеспечения безопасности применения БАС для вспомогательного персонала, эксплуатационного персонала, руководства эксплуатанта ОР.



91. Ответственность за разработку, реализацию программы подготовки в области безопасности применения БАС возлагается на сотрудника, назначенного руководителем эксплуатанта ОР.

92. Обязанности по обеспечению требований, установленных Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации, в части разработки и выполнения программы подготовки в области безопасности применения БАС несет руководитель эксплуатанта ОР. Практическая подготовка внешних пилотов проводится на базе эксплуатантов БАС.

93. Начальная подготовка в области обеспечения безопасности применения БАС должна рассматривать следующие вопросы:

- политика, цели эксплуатанта ОР в области обеспечения безопасности применения БАС;
- обязанности и ответственность сотрудников эксплуатанта ОР в области СУБП БАС;
- система представления данных о безопасности применения БАС;
- процессы и процедуры оператора ОР, связанных с СУБП БАС.

94. Переподготовка в области обеспечения безопасности применения БАС должна быть сосредоточена на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП БАС и должна освещать любые проблемы обеспечения безопасности СУБП БАС, актуальные для эксплуатанта ОР, и извлеченные уроки.

#### **4.2. Обмен информацией о безопасности применения БАС**

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

96. Внешние данные поступают в организации оператора ОР, эксплуатантов ОР от государственных органов, научно-исследовательских институтов и других внешних организаций.

97. Внутренние данные поступают в основном из базы данных по безопасности применения БАС:

- материалы расследований авиационных происшествий и инцидентов с БВС, выявленные причины и меры по их профилактике;

- данные по выявленным нарушениям, недостаткам, отказам и обстоятельствам, негативно влияющим на обеспечение безопасности, причины и меры по их профилактике;

- данные по выявленным нарушениям и недостаткам в работе подрядных организаций и меры по их профилактике;

- данные по выявленным в организациях оператора ОР, эксплуатантов ОР факторам опасности, оценке рисков и мерах по снижению рисков до допустимых уровней;

- акты внутренних и внешних проверок оператора ОР, эксплуатантов ОР, выявленные недостатки, отчеты об устранении выявленных недостатков.

98. Обмен информацией о безопасности применения БАС оператор ОР осуществляет посредством информационных писем, уведомлений, брифингов, семинаров, совещаний, рассылки, публикации на официальном сайте в сети «Интернет» и др.