



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«АЭРОПОРТ СУРГУТ»

Юридический адрес:
628422, Ханты-Мансийский
автономный округ - Югра,
г.Сургут, вл.Аэрофлотская, 49/1

Телефон: 8 (3462) 77-02-76
Факс: 8 (3462) 28-00-79
E-mail: office@airsurgut.ru
www.airport-surgut.ru

ОКПО 33591424
ОГРН 1028600603998
ИНН 8602060523
КПП 860201001



Утверждаю
Исполняющий обязанности
генерального директора
АО «Аэропорт Сургут»
С.В.Прийма
2023г.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

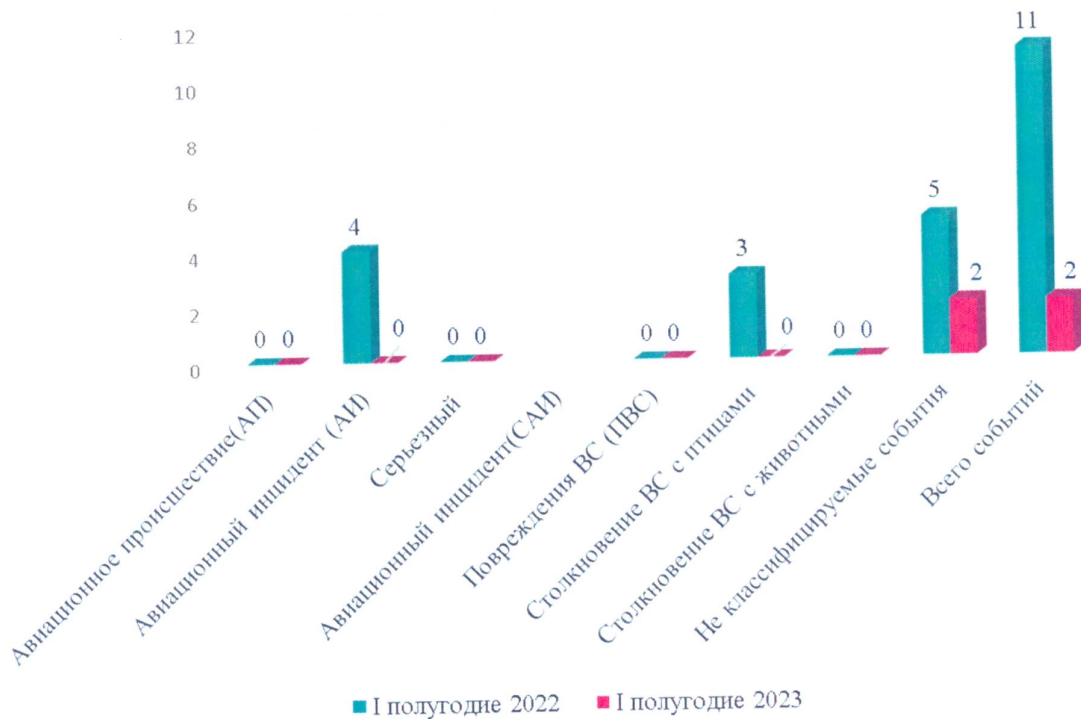
Анализ
состояния безопасности полетов
в АО «Аэропорт Сургут» за I полугодие 2023 года

1. Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут»

1.1. Структура авиационных событий в АО «Аэропорт Сургут»

Тип события	I полугодие 2022	I полугодие 2023	Тенденция
Авиационное происшествие(АП)	0	0	0 (нет)
Авиационный инцидент (АИ)	4*	0	- 4(уменьшение)
Серьезный Авиационный инцидент(САИ)	0	0	0 (нет)
Повреждения ВС (ПВС)	0	0	0 (нет)
Столкновение ВС с птицами	3*	0	- 3 (уменьшение)
Столкновение ВС с животными	0	0	0 (нет)
Не классифицируемые события	5	2	- 3(уменьшение)
Всего событий	11	2	-9 (уменьшение)

* - авиационный инцидент, произошедший 08.05.2022 в результате столкновения воздушного судна с мигрирующей птицей, на этапе захода на посадку в аэропорту Сургут в итоге считается одним событием.



Распределение авиационных событий в I полугодие 2023 года по авиакомпаниям

Авиакомпания	АП	АИ	САИ	ПВС	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируемые события
ООО «Авиакомпания «Победа»	0	0	0	0	0	0	1
АО «АК «Сибирь»	0	0	0	0	0	0	1

Распределение авиационных событий I полугодие 2022 год/ I полугодие 2023 год по аэропортам АО «Аэропорт Сургут»

Тип события	АП	АИ	САИ	ПВС	Столкновение ВС с птицами	Столкновение ВС с животными	Не классифицируемые события
Аэропорт							
Березово	0/0	0/0	0/0	0	0/0	0/0	0/0
Ноябрьск	0/0	0/0	0/0	0	0/0	0/0	3/0
Сургут	0/0	4/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/2
Талакан	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

1.1.1.Авиационные инциденты

В I полугодии 2023 года не зафиксировано авиационных инцидентов, связанных с деятельностью общества.

1.1.2.Повреждения воздушных судов

В I полугодии 2023 года не зафиксировано повреждений ВС, связанных с деятельностью общества.

1.1.3. Столкновение ВС с птицами

В I полугодии 2023 года не зафиксировано столкновений ВС с птицами в аэропортах общества.

1.1.4. Столкновения ВС с животными

В I полугодии 2022 года не зафиксировано ни одного случая столкновения ВС с животными в аэропортах общества.

1.1.5. Не классифицируемые события.

➤ 15.03.2023 при наземном обслуживании воздушного судна (далее ВС) В-737-800, бортовой номер RA-73301, выполнявшего рейс по маршруту Сургут- Махачкала (Уйташ) ООО «Авиакомпания «Победа», произошло повреждение внутренней декоративной панели входной двери 1L ВС во время высадки пассажиров рейса ДР 501, самоходным пассажирским трапом Зил-431902 ТТА-С, инвентарный номер 211.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что повреждение внутренней декоративной панели входной двери воздушного судна (далее ВС) В-737-800, бортовой номер RA-73301, ООО «Авиакомпания «Победа» 15.03.2023 во время высадки пассажиров рейса ДР 501, самоходным пассажирским трапом Зил-431902 ТТА-С, инвентарный номер 211, вероятнее всего, произошло в следствии неисполнения кабинным экипажем п.5.11. Документированной процедуры «Стандартные операционные процедуры кабинного экипажа» ООО «Авиакомпания «Победа»:

- Если возникают сомнения в правильном положении трапа при посадке/высадке, посадка высадка клиентов должна быть немедленно остановлена. При этом, бортпроводники должны запросить, чтобы трап был отрегулирован (перестановлен).

18.05.2023 в аэропорту Толмачево на послеполетном осмотре ВС Е-170, бортовой номер RA-02866, АО «Авиакомпания «Сибирь», после выполнения S7 5348 по маршруту Сургут-Новосибирск (Толмачево) обнаружена вмятина на нижней части обтекателя фюзеляжа ВС.

В результате проведенного служебного расследования и анализа данного события комиссия пришла к выводу, что повреждение на нижней части обтекателя фюзеляжа ВС Е-170, бортовой номер RA-02866, АО «Авиакомпания «Сибирь», после выполнения рейса S7

5348 по маршруту Сургут-Новосибирск (Толмачево) было получено не при наземном обслуживании в аэропорту г. Сургута.

В пользу данного вывода говорит, в том числе, факт, что время, указанное на предоставленных фотоматериалах, не совпадает с временем прибытия ВС в аэропорт Толмачево.

Комиссия по расследованию считает, что фотоматериалы повреждения ВС сделаны после наземного обслуживания ВС и подъезда/отъезда спецтранспорта (средств механизации) в аэропорту Толмачево.

2. Показатели безопасности полетов

В соответствии с действующим в Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП-03-2023 в обществе приняты и установлены абсолютные и относительные показатели определения эффективности функционирования подразделений по направлению СУБП.

В качестве абсолютных показателей безопасности полетов учитывается количество авиационных событий, связанных с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта в течение анализируемого периода времени:

За последние четыре года абсолютные показатели безопасности полетов:

2019 год – 3 ПВС (аэропорт Ноябрьск - 2, п/п Березово - 1);

2020 год – 1 несанкционированный выезд на ВПП (аэропорт Сургут);

2021 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

2022 год – 1 ПВС (аэропорт Сургут).

I полугодие 2023 год – нет.

Показатели по самолетовылетам за период 2019 – I полугодие 2023 годы

	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	За год
2019 год	3911	5288	5959	5104	20262
2020 год	4783	2927	3574	5610	16898
2021 год	3195	4799	5629	4588	18211
2022 год	3765	4703	5848	4885	19201
2023 год	4048	5286	н/д	н/д	

В качестве относительных показателей безопасности полетов учитывается среднее количество авиационных событий на 1000 самолетовылетов (К) за анализируемый период.

Расчет относительного показателя безопасности производится по формуле:

$$K = n_{AC} / N_{св} \times 1000, \text{ где}$$

K – коэффициент показателя безопасности полетов;

n_{AC} – количество авиационных событий, связанных с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта в течение анализируемого периода времени;

$N_{св}$ – количество самолетовылетов за анализируемый период времени.

Показатели коэффициента за последние четыре года:

	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	За год
2019 год	0,26	0	0,17	0,20	0,15
2020 год	0	0	0	0,18	0,06
2021 год	0	0	0,18	0	0,05
2022 год	0	0	0	0,20	0,05

На каждый календарный год устанавливается заданный $K_{зад}$ и предельный $K_{прео}$ показатели приемлемого уровня безопасности.

В качестве заданных приняты средние годовые показатели за три предыдущих года

$$K_{зад} = (K_{ср} + K_{ср} + K_{ср}) / 3$$

Таким образом, заданный показатель приемлемого уровня безопасности полетов на 2023 рассчитан следующим образом:

$$K_{зад} = (0,05 + 0,06 + 0,05) / 3 = \mathbf{0,05};$$

В качестве $K_{пред}$ приняты наихудшие показатели коэффициента безопасности по кварталам за три предыдущих года (выделены красным)

$$K_{пред} = (K_{max} + K_{max} + K_{max}) / 3$$

$$K_{пред} = (0,18 + 0,20 + 0,18) / 3 = \mathbf{0,19}.$$

Относительный показатель безопасности полетов в 2022 составляет

$$K = n_{АС} / N_{св} \times 1000, \text{ где}$$

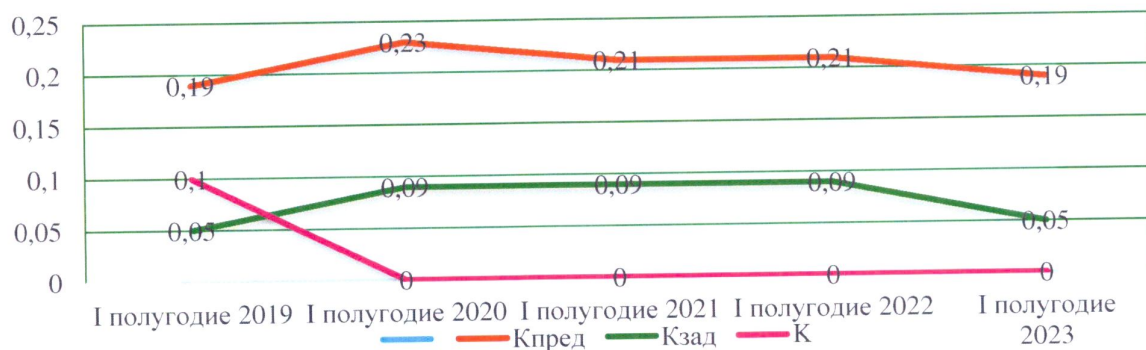
K – коэффициент показателя безопасности полетов;

$n_{АС}$ – количество авиационных событий, связанных с работой служб и подразделений, а также инфраструктурой аэропорта в течение анализируемого периода времени;

$$K = 0 / 9334 \times 1000 = \mathbf{0};$$

Показатели / годы	I полугодие 2022	I полугодие 2023
$K_{пред}$	0,21	0,19
$K_{зад}$	0,09	0,05
K	0	0

Относительные показатели безопасности полетов с 2019 по 2023 по I полугодиям



3. Анализ рисков и угроз безопасности полетов

В I полугодие 2023 года были выявлены следующие факторы опасности:

3.1. Факторы опасности, выявленные впервые:

	Факторы опасности, возникающие при маневрировании спецтехники для транспортировки багажных тележек и их сцепок у ВС на МС.
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное событие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СОП

Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Отчет по результатам расследования повреждения ВС на земле В-737-800, бортовой номер RA-73085, при выполнении рейса ЮТ-381 в аэропорту Пулково
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Дополнен п.6.4. Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22: - запрещается маневрирование спецтехники для транспортировки багажных тележек и их сцепок у ВС на МС на расстоянии не ближе 1,5 м. от крайних точек ВС. 2. Актуализирована Технология работы грузчика грузового комплекса, утвержденную приказом генерального директора от 19.07.2021 № ПАС-231/21, в части выполнения погрузочно-разгрузочных работ в/из ВС. 3. Ознакомлены грузчики и механизаторы СОП с актуализированными версиями Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут и Технологии работы грузчика грузового комплекса
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационные события
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, сторонние организации
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Добровольное сообщение
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3С
Проведенные мероприятия по устранению	1. Внесены дополнения в Инструкцию по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22: - движение между МС 20 и МС 21 разрешено топливозаправщикам, автолифтам для загрузки бортового питания и амбулаторным автолифтам для загрузки маломобильных пассажиров под

	<p>руководством руководителя подъездом (отъездом);</p> <ul style="list-style-type: none"> - запрещена стоянка спецтранспорта в кармане со стороны аэровокзала между МС 20 и МС 21, кроме стоянки спецтранспорта для доставки бортового оборудования и мягкого инвентаря у лестницы телескопического трапа со стороны аэровокзала МС 21; - запрещено движение самоходных пассажирских трапов, самосвалов, автолифтов для загрузки бортового питания и амбулаторных автолифтов для загрузки маломобильных пассажиров под галереями телескопических трапов МС 20 и МС 21. <p>2. Изменения доведены до водительского состава.</p> <p>3. Изменения доведены до сведения организаций, осуществляющих свою деятельность на аэродроме Сургут.</p>
Результаты проведенных мероприятий	Риск снижен до категории 2С

	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад
Категория выявленного фактора опасности	Организационный
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное происшествие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	ССТ, сторонние организации.
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесены дополнения в Инструкцию по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Запрещена стоянка транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад. <p>2. Актуализированная версия Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут до водительского состава и до сведения организаций, осуществляющих свою деятельность на аэродроме Сургут.</p> <p>3. Установлены необходимые знаки дорожного движения, запрещающие стоянку транспортных средств на участке,</p>

	расположенном перед боксами пожарных автомобилей № 1- 4 здания перронных бригад.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2С

Фактор опасности	Факторы опасности, возникающие при маневрировании багажных тележек у ВС
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, Человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	Авиационное происшествие
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	СОП
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	<p>1. Внесены дополнения в раздел 12 Технологии выполнения погрузочно-разгрузочных работ в службе организации перевозок, грузовые перевозки, утвержденной приказом от 04.04.2023 № ПАС-81/23:</p> <p>«Остановка транспортировочных (багажных) тележек при погрузочно-разгрузочных операциях производится на расстоянии не менее 0,5 м от крайних точек ВС вручную».</p> <p>«Перед выгрузкой/погрузкой в/из багажно-грузового отсека ВС Embraer - 170/190 -и RRJ-95, необходимо произвести дополнительный осмотр нижней части обтекателя фюзеляжа (места примыкания крыла к фюзеляжу ВС)».</p> <p>2. Актуализированная версия Технологии выполнения погрузочно-разгрузочных работ в службе организации перевозок, грузовые перевозки, утвержденной приказом от 04.04.2023 № ПАС-81/23 доведена до грузчиков и механизаторов службы организации перевозок.</p> <p>3. Начальник службы организации перевозок совместно с представителем участка подготовки производства службы спецтранспорта ежемесячно каждый четвертый четверг месяца проводят проверку наличия амортизирующих устройств на транспортировочных (багажных) тележках с составлением актов в адрес директора по наземно-техническому обеспечению-главного</p>

	инженера.
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2В
Фактор опасности	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Категория выявленного фактора опасности	Организационный, человеческий
Категория событий, к которым могут приводить выявленные факторы опасности	ПВС
Подразделения, к которым относится выявленный фактор опасности	Водительский состав Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Информация об обстоятельствах выявления факторов опасности	Анализ данных в рамках СУБП. Добровольное сообщение.
Частота возникновения фактора опасности	Весьма редко
Индекс риска в выявленном факторе опасности	3В
Проведенные мероприятия по устранению	1. Произведены расчеты для нанесения разметки мест стоянок транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее здание): - параллельно гаражному боксу здания; - перпендикулярно перрону у входа в здание. 2. Дополнено приложение 15 Инструкции по организации движения на аэродроме Сургут, утвержденную приказом от 30.12.2022 № ПАС-304/22 вновь обозначенными местами стоянок транспортных средств. 3. Доведена актуализированная версия Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Сургут до водительского состава и до сведения организаций, осуществляющих свою деятельность на аэродроме Сургут. 4. Нанесена разметка мест стоянок, указанных в п 1.1. 5. Копия приказа направлена в адрес Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
Результаты проведенных мероприятий	Снижение риска до категории 2В

3.2. Факторы опасности, выявленные ранее представлены в Приложении № 1.

Проведена повторная оценка по всем выявленным факторам опасности и рискам для контроля для поддержания на приемлемом или более низком уровне.

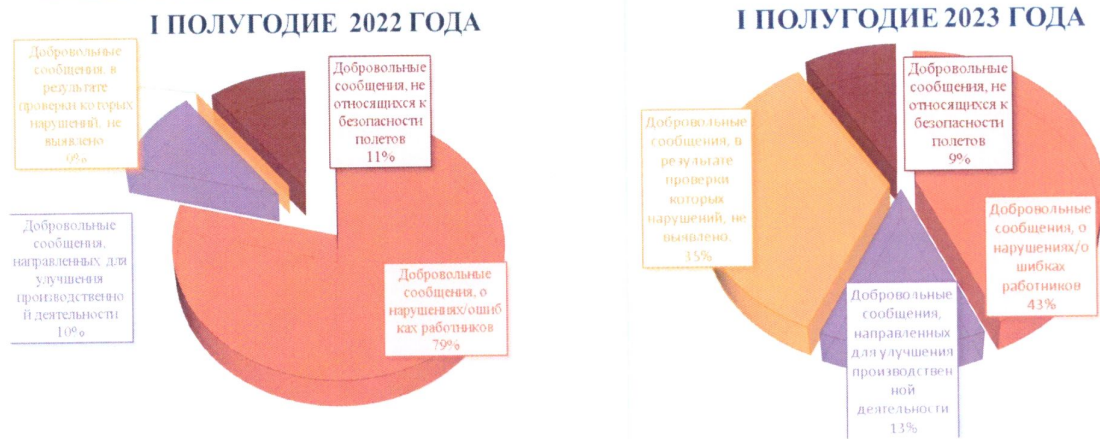
4. Система добровольных сообщений

В обществе работает Система добровольных сообщений (СДС) по безопасности полетов.

Добровольное сообщение о фактах, негативно влияющих на безопасность, может подать любой работник общества, работники взаимодействующих организаций и авиакомпаний. Заявитель может просить сохранить его инкогнито или подать анонимное сообщение. В рамках существующей СДС гарантирована конфиденциальность предоставляемой информации.

Количество добровольных сообщений работников в I полугодие 2022 года по сравнению с I полугодие 2021 года увеличилось, более того, на основании добровольных сообщений выявлено два новых фактора опасности.

Структура	I полугодие 2022 года	I полугодие 2023 года
Добровольные сообщения, о нарушениях/ошибках работников	15	10
Добровольные сообщения, направленных для улучшения производственной деятельности	2	3
Добровольные сообщения, в результате проверки которых нарушений, не выявлено.	0	8
Добровольные сообщения, не относящихся к безопасности полетов	2	2
Итого	19	23

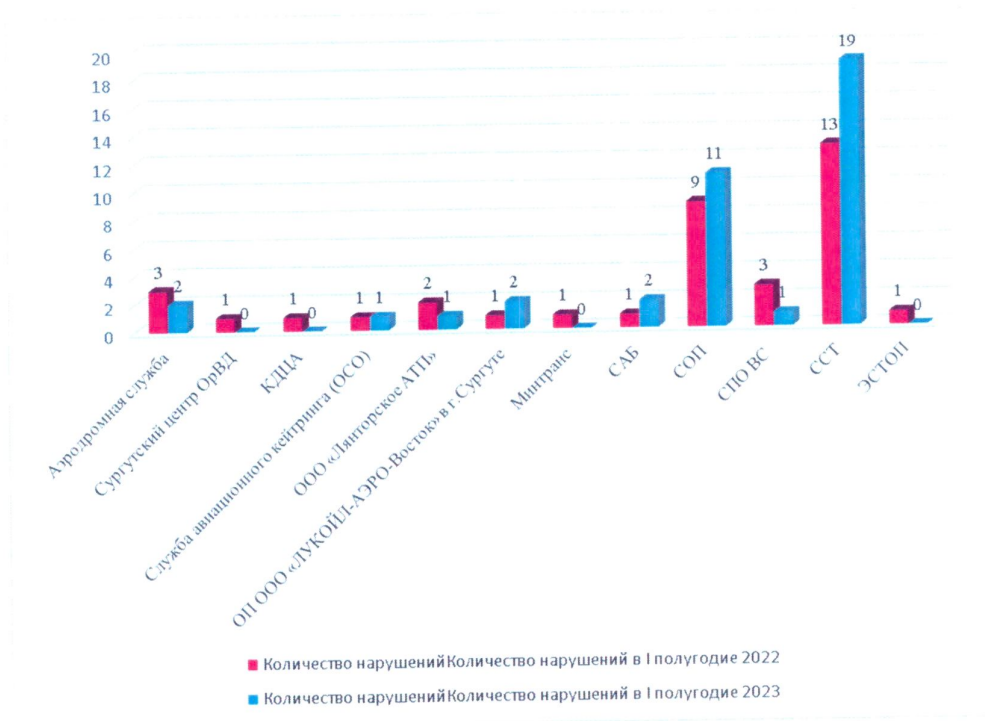


Количество добровольных сообщений, направленных для улучшения производственной деятельности в I полугодие 2023 года по сравнению с I полугодием 2022 года увеличилось, а количество добровольных сообщений, в результате проверки которых нарушений, не выявлено увеличилось, что говорит о работе каналов передачи добровольных сообщений, но и о том, что не все работники общества осведомлены, какая информация должна содержаться в добровольных сообщениях.

5. Разливы ГСМ на перронные покрытия аэродрома

№	Дата	Организация	Номер МС	Площадь загрязнений в м ²		
				топливо	масло	прочие жидкости
1	24.05.2023	АО «ЮТэйр»	10	4	-	-
2	03.06.2023	ПАО «ЮТэйр»	25	25	-	-

6. Нарушения требований безопасности полетов по структурным подразделениям аэропорта города Сургута



Структура нарушений требований безопасности полетов в аэропорту города Сургута в I полугодии 2023 года

№	Наименование нарушения	Кол-во
1	Неустановка упорных колодок под колеса спецтранспорта	9
2	Отсутствие спецодежды и спецобуви+жилетов	7
3	Движение спецтранспорта на МС ВС без руководителя подъезда/отъезда	4
4	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком	3
5	Транспортировка багажных тележек к ВС вручную одним грузчиком	3
6	Перевозка автотранспортом пассажиров при превышении количества посадочных мест в кабине	2
7	Отсутствие контроля посадки пассажиров	2
8	Не пропустили буксируемое ВС	1
9	Отсутствие контроля ответственного должностного лица	1
10	Транспортировка багажных тележек с нарушением маршрута руления на МС	2
11	Нарушение ПДД	1
12	Движение задним ходом и нарушение схемы подъезда и маневрирования при обслуживании ВС	1
13	Нарушение схемы буксировки и установки ВС	1
14	Стоянка спецтранспорта в кармане между МС 20 и МС 21	1
15	Нарушение скоростного режима передвижения спецтранспорта по перрону	1

7. Выводы и рекомендации

Состояние безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» в I полугодие 2023 года по сравнению с I полугодием 2022 года находится на приемлемом уровне. Критических замечаний по вопросам безопасности полетов нет.

1. Руководителям структурных подразделений:

- ознакомить работников с Анализом состояния безопасности полетов в АО «Аэропорт Сургут» за I полугодие 2023 года под подпись;

- повторно ознакомить работников с Руководством по безопасности полетов АО «Аэропорт Сургут»;

- обеспечить контроль функционирования системы добровольных сообщений.

2. Начальнику инспекции по безопасности полетов Дмитриевой О.В., при проведении обучения работников общества в рамках СУБП, акцентировать внимание на примерный перечень событий, о которых необходимо сообщать в рамках системы добровольных сообщений.

Начальник инспекции



О.В.Дмитриева

Факторы опасности, выявленные в АО «Аэропорт Сургут»

№		
1. Факторы опасности, не зависящие от структурного подразделения		
1.1.	Запуск двигателей и опробование до 0,4 N во время технического обслуживания ИТП на всех МС	2С (Значительный)
1.2.	Условия ограниченной видимости	3В (Опасный)
1.3.	Нарушение целостности фундамента Ангара ПАО АК «ЮТэйр»	3С (Серьезный)
1.4.	Наличие птиц на аэродроме	2С (Серьезный)
1.5.	Запуск двигателей МИ-26 на МС 22-31 может привести к повреждению рядом стоящих ВС и травмированию людей.	1D (Незначительный)
2. Факторы опасности для всех структурных подразделений.		
2.1.	Отсутствие введения в действие локальных нормативных документов приказом	2С (Значительный)
2.2.	Использование пешеходами на перроне аэродрома Сургут наушников	2С (Значительный)
2.3.	Плохое качество радиосвязи на аэродроме	4С (Серьезный)
2.4.	Нахождение в опасной зоне ВС при работающих двигателях и включенных проблесковых маяков ВС	2С (Значительный)
2.5.	Пересечение путей руления ВС работниками	2С (Значительный)
2.6.	Допуск к работе без прохождения предсменного/предрейсового медицинского осмотра	2С (Серьезный)
2.7.	Передвижение по перрону без сигнального жилета и без спецодежды, содержащей светоотражающий материал	4С (Серьезный)
2.8.	Отсутствие обязанности прохождения послесменных медицинских осмотров, работниками, находящимся на местах стоянок при наземном обслуживании воздушных судов	2В (Опасный)
3. Аэродромная служба		
3.1.	Отсутствие надлежащего контроля со стороны ответственного должностного лица за проведение работ на аэродроме	3В (Опасный)
3.2.	Установка ВС на МС, где пути движения колес шасси ВС проходят по крышкам люков наземных источников питания	2С (Значительный)
3.3.	При неудовлетворительном состоянии РД и перрона возможна потеря путевого управления ВС.	2С (Значительный)
3.4.	Недостоверная информация о площади осадков на ИВПП может привести к низкой эффективности торможения ВС.	4С (Серьезный)
4. Координационно-диспетчерский центр аэропорта		
4.1.	Заправка ВС с пассажирами на борту без руководителя АСР	2С (Значительный)
4.2.	Разрешение запуска двигателей ВС на закрытых стоянках	2С (Серьезный)
5. Служба перронного обеспечения ВС		
5.1.	Отсутствие/нарушение схемы осмотра ВС	2С (Серьезный)
5.2.	На перроне аэродрома Сургут проводится противообледенительная обработка на МС при рядом расположенных ВС на МС.(МС10-19)	2С (Серьезный)
5.3.	Установка конусов безопасности до полной остановки ВС на МС.	2С (Значительный)
5.4.	Установка ВС на неподготовленную стоянку	2С

		(Значительный)
5.5.	Буксировка ВС с отсутствием средств радиосвязи с экипажем	2С (Значительный)
5.6.	Отсутствие внутренней связи оператора с водителем спецмашины и неиспользование радиосвязи при проведении ПОО	2С (Значительный)
5.7.	Скопление снега на козырьках телескопических трапов	2С (Значительный)
5.8.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
5.9.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
5.10	Наличие снежного брúствера в районе траверзов МС 1-8 с северной стороны маршрута руления является фактором опасности и при проведении ПОО ВС и может привести к ПВС.	4С (Серьезный)
6.Отдел сервисного обеспечения Службы авиационного кейтринга		
6.1.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
6.2.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
7.Служба организации перевозок		
7.1.	Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом	2С (Значительный)
7.2.	Загрузка багажа в телеги выше 40 см от высоты бортов телеги	2С (Значительный)
7.3.	Транспортировка багажной тележки к ВС одним грузчиком	2С (Значительный)
7.4.	Неправильная уборка/постановка упорных колодок под колеса ТС одновременно	2С (Значительный)
7.5.	Неправильная подача сигналов подъезда/отъезда спецтранспорта	2С (Значительный)
7.6.	Ненадежная фиксация сцепных механизмов багажных тележек может привести к их расцеплению.	2С (Серьезный)
7.7.	Факторы опасности, возникающие при маневрировании спецтехники для транспортировки багажных тележек и их сцепок у ВС на МС	3С (Серьезный)
7.8.	Факторы опасности, возникающие при маневрировании багажных тележек у ВС	3В (Опасный)
8.Служба спецтранспорта		
8.1.	Люлька Дияйсера не оснащена датчиками опасного сближения с ВС	1Е (Ничтожная)
8.2.	На перроне аэродрома Сургут при буксировке или выруливании ВС работает снегоуборочная техника, которая по габаритам при движении может привести к ПВС	2С (Значительный)
8.3.	ТС пересекают пути движения дияйсера при проведении противообледенительной обработки ВС	2С (Значительный)
8.4.	Подъезд/отъезд спецтранспорта без руководителя подъездом/отъездом	2С (Значительный)
8.5.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	3В (Опасный)
8.6.	Отсутствие внутренней связи оператора с водителем спецмашины и неиспользование радиосвязи при проведении	2С (Значительный)

	ПОО	
8.7.	Отъезд спецтехники от воздушного судна при неубранном в транспортное положение спецоборудовании.	3С (Значительный)
8.8.	Несоблюдение правил ведения радиопереговоров при производстве работ водителями ССТ автоколонны № 3	2С (Значительный)
8.9.	Осуществление руководства подъезда/отъезда спецтранспорта лицом, не имеющим Удостоверение руководителя подъездом/отъездом	2С (Значительный)
8.10.	Нарушение схемы маневрирования у ВС	2С (Значительный)
8.11.	Нарушение типовых схем подъезда(отъезда)	2С (Серьезный)
8.12.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Серьезный)
8.13.	Управление транспортным средством с телефоном	2С (Серьезный)
8.14.	Нарушение требований ПДД	3С (Серьезный)
8.15.	Не контролируется натяжение троса механизма управления защитным козырьком	2С (Серьезный)
8.16.	Неограниченный скоростной режим машины сопровождения при движении к месту стоянки ВС	2С (Значительный)
8.17.	Неустановка упорных колодок под колеса амбулифта	2С (Значительный)
8.18.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	3D (Незначительный)
8.19.	Использование буксировочных тягачей SCHOPF F-160 и SCHOPF F-300 для транспортировки средств наземного обслуживания ВС.	2С (Значительный)
8.20.	Наличие снежного брúствера в районе траверзов МС 1-8 с северной стороны маршрута руления является фактором опасности и при проведении ПОО ВС и может привести к ПВС.	2С (Значительный)
8.21.	Оставление транспортных средств на рабочей площади аэродрома без наличия упорных колодок под колесами спецтранспорта с двух сторон может привести к самопроизвольному движению ТС.	3С (Значительный)
8.22.	Повреждение ВС в процессе эксплуатационного содержания	2С (Серьезный)
8.23.	Освобождение РД-М буксировочным тягачем без запроса у диспетчера «Вышки», может привести к авиационному событию	2В (Опасный)
8.24.	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.	4С (Серьезный)
8.25.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	4С (Серьезный)
9.Сторонние организации, осуществляющие передвижение на ТС на перроне		
9.1.	На перроне аэродрома Сургут осуществляют движение транспортные средства темной окраски, не имеющие проблесковых маячков. В темное время суток и в неблагоприятных погодных условиях незаметны на перроне	2Е (Ничтожный)
9.2.	ТС пересекают пути движения диайсера при проведении противообледенительной обработки ВС	2С (Значительный)
9.3.	ТС не пропускает буксируемое или рулящее ВС	2В (Опасный)
9.4.	Ношение обуви на скользящей подошве	3С (Значительный)
9.5.	Управление транспортным средством с телефоном	2С (Значительный)

9.6.	Нарушение требований ПДД	3С (Значительный)
9.7.	Передвижение по перрону с выключенным проблесковым маячком.	1С (Значительный)
9.8.	Оставление транспортных средств на рабочей площадке аэродрома без наличия упорных колодок под колесами спецтранспорта с двух сторон может привести к самопроизвольному движению ТС.	3С (Значительный)
9.9.	Наличие препятствий на маршруте буксировки вертолетов из Ангара Ми-8 на перрон Ми-8	1В (Опасный)
9.10	Факторы опасности, возникающие при стоянке и движении спецтранспорта между МС 20 и МС 21, оборудованными телескопическими трапами.	4С (Значительный)
9.11.	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств перед боксами пожарных автомобилей № 1 – 4 здания перронных бригад	4С (Значительный)
9.12	Факторы опасности, возникающие при стоянке транспортных средств у административного здания Сургутского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	4С (Значительный)
10. ЭСТОП		
10.1	Срабатывание датчика освещения, отключение матч в ночное время суток	2С (Значительный)
11. Служба авиатопливообеспечение		
11.1	Риски, связанные с техническим оснащением резервуарного парка складов ГСМ, фильтрационного оборудования пунктов налива, техническое оснащение ТЗ в АО «Аэропорт Сургут»	1В(Опасный)
11.2	Риски, связанные с заправкой ВС некондиционным топливом в АО «Аэропорт Сургут»	1В(Опасный)
12. Сторонние организации, осуществляющие процесс буксировки ВС		
12.1	Факторы опасности, возникающие при осуществлении буксировки ВС в/из самолетного ангара.	2В (Опасный)

Комментарии:

1		При проведении повторной оценки вероятность фактора риска увеличилась (более 5 нарушений/ явилось одной из причин или сопутствующей причиной авиационного события)
2		При проведении повторной оценки вероятность фактора риска уменьшилась (отсутствие нарушений/причины авиационного события)