



**КОНСУЛЬТАТИВНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ ПО
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (БП)
ГРУППЫ RASG-EUR
RASG-EUR SAFETY ADVISORY–05
(RSA-05)
Ноябрь 2016**

**Методические рекомендации по
созданию национального форума по
мониторингу полетных данных**

Дата выпуска:	Ноябрь 2016
Издание №:	Издание первое
Документ №.:	RASG-EUR/IE-REST/IE-FDG/02
Распорядитель:	RASG-EUR

Данные методические рекомендации разработаны в рамках плана работ по реализации инициативы по повышению безопасности полетов IE-REST/IE-FDG/02

Подгруппа IE-REST по анализу полетных данных и системе управления безопасностью полетов (СУБП) эксплуатантов ВС (IE-FDG) провела систематизацию и анализ ранее разработанного материала в области совершенствования программ анализа полетных данных и создания национальных форумов для обмена данными по безопасности полетов. IE-FDG пришла к соглашению о необходимости рекомендовать для использования в указанных целях соответствующий документ, разработанный Европейской координационной группой по мониторингу полетных данных (EAFDM).

RASG-EUR одобрила данное предложение. В связи с чем ведомствам гражданской авиации рекомендуется ознакомиться и рассмотреть возможность использования в работе документа, расположенного по ссылке:

https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EAFDM_Guidance_Setting_Up_A_National_FDM_forum_v2.pdf

Для удобства пользования IE-FDG осуществила приведенный ниже неофициальный перевод на русский язык первой версии данного документа (https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/safety-and-research-docs-eafdm-EAFDM_Guidance_Setting_Up_A_National_FDM_forum-10102012.pdf).

После осуществлении перевода второй версии документа данная RSA-05 будет обновлена.

Отказ от ответственности

Данный документ содержит методические рекомендации, адресованные ведомствам, регламентирующим/регулирующим деятельность гражданской авиации (ВГА), эксплуатантам воздушных судов (ВС) в части реализации соответствующих положений ИКАО и выводов RASG-EUR.

Данный документ не заменяет действующих нормативных документов или рекомендаций, разработанных ВГА, а также требований, прописанных в стандартах и рекомендуемой практике ИКАО. Рассылка и/или публикация данного документа не уменьшает способность ВГА правоприменять действующие национальные регламентирующие требования. В случае возможных несоответствий между содержанием данного документа и положениями национального/международного законодательства, стандартов, рекомендаций или инструктивных материалов превалирует содержание национального/международного законодательства, стандартов, рекомендаций или инструктивных материалов.



Неофициальный перевод
Координационная группа европейских полномочных органов
по мониторингу полетных данных (EAFDM)

**Методические рекомендации для национальных авиационных
полномочных органов по созданию национального форума по
мониторингу полетных данных**

10 октября 2012 г.

Версия 1

Методические рекомендации для национальных авиационных полномочных органов по созданию национального форума по мониторингу полетных данных

Оглавление	
Примечание	4
ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	6
ТЕРМИНЫ	7
I. Платформа для диалога с эксплуатантами о мониторинге полетных данных (FDM) – для чего? 8	
1. История вопроса	8
2. Общая концепция национального форума по FDM	8
3. Ожидаемые преимущества для NAA, эксплуатантов и других участников	8
4. Предпосылки «культуры безопасности полетов»	9
II. Описание проекта	10
1. Необходимые ресурсы	10
2. Руководитель проекта	10
3. Инфраструктура и оборудование	11
4. Участники	11
Эксплуатанты воздушных судов	11
Ассоциации летных экипажей	12
Сотрудники NAA	12
Другие организации	12
5. Взаимодействие с другими инициативами в области повышения безопасности полетов	13
6. Круг полномочий	13
7. Рабочая программа	14
III. Запуск проекта	15
1. Приглашение к участию	15
2. Слагаемые успеха первого совещания	15
Определите ожидания	15
Договоритесь о круге полномочий	16
Создайте атмосферу доверия	16
IV Типовое совещание форума FDM	17
1 Планирование совещания	17
2 Важные моменты совещания	17
3. Пример повестки дня	17

4. Возможные темы для обсуждения.....	18
Вопросы.....	18
Аналитические методы.....	19
Процесс Развития	19
Нормативно-правовая среда.....	19
V. КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ И ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОСТИ.....	20
1. Конфиденциальность дискуссий, имеющих место на совещании	20
2. Обращение с документами форума и их защита	20
3. На практике.....	21
4. Связь с функциями надзора NAA	21
VI. УРОКИ РАБОТЫ СУЩЕСТВУЮЩИХ ФОРУМОВ FDM.....	22
1. Участие в форуме.....	22
2. Гарантия выгоды для всех сторон от участия в совещании.....	23
3. Сбор итоговых данных по FDM для статистики	24
4. Продвижение FDM	25
Приложение 1 - Пример соглашения о конфиденциальности	26
1. Образец соглашения	26
2. Примечание об исключениях для соглашений о конфиденциальности.....	27
Угроза безопасности, вытекающая из одного или нескольких случаев в полете	27
Угроза безопасности, связанная с несоблюдением основных обязательств	29
Приложение 2 – пример круга полномочий.....	32
Приложение 3 - Пример программы первоначальной работы.....	36
Приложение 4: Нормы и руководящий материал, относящиеся к мониторингу полетных данных и управлению безопасностью полетов.....	37
1. Международные нормы и руководящий материал	37
Требования FDM для эксплуатантов самолетов.....	37
Требования FDM для эксплуатантов вертолетов.....	37
Государственная программа безопасности полетов (SSP)	37
Дополнительный руководящий материал.....	38
2. Современный нормативный контекст в Европе	38
Правила эксплуатации воздушного транспорта	38
Европейский план по безопасности полетов.....	39
3. Инициативы, связанные с продвижением мониторинга полетных данных.....	39

Примечание

Данный текст является неофициальным переводом документа “Методические рекомендации для национальных авиационных полномочных органов: Создание национального форума по мониторингу полетных данных”, разработанного Координационной группой европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM) . Перевод выполнен членами группы IE-FDG. Оригинал текста на английском языке находится по следующей ссылке: http://easa.europa.eu/system/files/dfu/safety-and-research-docs-eafdm-EAFDM_Guidance_Setting_Up_A_National_FDM_forum-10102012.pdf

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) или EAFDM не могут гарантировать и не будут нести ответственности за качество и точность перевода, а также за любые последствия использования приведенной информации.

Данный документ не имеет преваляющего значения и не предназначен заменить существующие нормативные требования или методические рекомендации, приведенные в национальном авиационном законодательстве или СИРП ИКАО. Распространение или публикация данного документа не ограничивает суверинетет уполномоченного органа(ов) в области гражданской авиации в вопросах обеспечения исполнения существующих авиационных правил. В случае наличия разночтений между данным документом и национальным / международным законодательством, стандартами, рекомендуемой практикой или методическими рекомендациями, содержание национального / международного законодательства, стандартов, рекомендуемой практики или методических рекомендаций имеет преимущественную силу.

Этот документ подготовлен членами Координационной группы европейских полномочных органов по FDM (EAFDM). Информация по EAFDM может быть получена на сайте <http://www.easa.europa.eu/safety-and-research/european-authorities-coordination-group-on-flight-data-monitoring-EAFDM.php>

EAFDM это добровольное партнерство между EASA и национальными полномочными органами государств-членов EASA. Оно имеет целью:

- поощрять действия NAA, которые способствуют улучшению реализации программ FDM и их большей эффективности с точки зрения безопасности;
- способствовать высокому и одинаковому уровню безопасности в Европе;
- способствовать лучшему контролю за безопасностью полетов в Европе.

Специалисты, которые внесли свой вклад в написание этого документа, представляют следующие организации:

- Austro Control (Австрия)
- TraFi (Финляндия)
- DGAC (Франция)

- ULC (Польша)
- INAC (Португалия)
- AESA (Испания)
- FOCA (Швейцария)
- CAA (Великобритания)
- EASA

В соответствии с его кругом полномочий EAFDM является добровольной и независимой инициативой по безопасности полетов. **В связи с этим данный документ не должен рассматриваться как официальное руководство для какой-либо из организаций, которая принимает участие в EAFDM.**

Этот документ, как предполагается, будет регулярно пересматриваться EAFDM по мере развития опыта национальных органов FDM. Если вы захотите оставить свой комментарий или отзыв об этом документе, пишите на EAFDM@easa.europa.eu.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Этот документ является методическими рекомендациями, предназначенными для Европейских национальных полномочных авиационных форумов по организации национального форума, специализирующегося на мониторинге полетных данных.

Мониторинг полетных данных может быть мощным инструментом улучшения и мониторинга безопасности полетов для эксплуатанта. Несмотря на то, что он предписан европейскими авиационными правилами для больших самолетов (максимальная сертифицированная взлетная масса более 27 000 кг), он доказал свою высокую полезность для эксплуатантов легких самолетов и вертолетов.

Национальные полномочные авиационные органы стран- членов EASA (NAAs) ответственны за надзор за внутренними эксплуатантами ВС, включая их программу FDM. Помимо этой надзорной функции NAA должны играть решающую роль в продвижении FDM на национальном уровне. Кроме того, данные, полученные с помощью FDM, содержат большой объем информации, который может помочь NAA лучше оценивать вопросы безопасности полетов в масштабе государства.

Вот почему несколько NAA собирают регулярные совещания по безопасности полетов,, посвященные FDM или форумы с участием внутренних перевозчиков. Открытый диалог, посвященный безопасности полетов, касающийся вопросов FDM, с участием специалистов по безопасности эксплуатанта и NAA, оказался полезным для всех участвующих сторон. Это было признано в Европейском плане по безопасности полетов, который рекомендует следующее: Государствам следует организовать диалог по мониторингу полетных данных (FDM) с внутренними эксплуатантами ВС на регулярной основе с целью:

- пропаганды преимуществ FDM, связанных с безопасностью полетов;
- Поощрения открытого диалога о внедрении FDM, существующего в рамках культуры беспристрастности.
- Поощрения включения эксплуатантами в программы FDM событий, связанных с предотвращением выкатывания с полосы (RE), столкновения в воздухе (MAC), CFIT и LOC-1 и других вопросов государственной озабоченности;
- Соглашения с эксплуатантами, на добровольной основе, об информировании о стандартных происшествиях FDM, связанных с важнейшими вопросами SSP.

Координационная группа европейских полномочных органов по FDM (EAFDM) хотела бы способствовать созданию национального форума FDM в каждом государстве-члене EASA и в связи с этим она решила собрать опыт своих участников и сделать его доступным для NAA.

Эти методические рекомендации предназначены для того, чтобы помочь NAA шаг за шагом создать национальный форум FDM. Они направлены на решение основных вопросов. Которые могут возникнуть в этом процессе. Предполагается. Что они будут пересматриваться EAFDM на регулярной основе по мере набора опыта национальными форумами FDM.

ТЕРМИНЫ

Ниже приводятся расшифровки аббревиатур, которые используются в документе.

CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей
EAFDM	Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных
EASA	Европейское агентство авиационной безопасности
FDM	Мониторинг полетных данных
LOC-I	Потеря управляемости в полете
MCTOM	Максимальная сертифицированная взлетная масса
NAA	Национальный полномочный авиационный орган государства-члена
SOP	Стандартные эксплуатационные правила
SSP	Государственная программа по безопасности полетов

I. Платформа для диалога с эксплуатантами о мониторинге полетных данных (FDM) – для чего?

1. История вопроса

Мониторинг полетных данных (FDM) это упреждающий, некарательный инструмент для обнаружения угроз при выполнении обычных полетов. Вместе с системой сообщений он является важной частью хорошо функционирующей СУБП и одним из главных источников сбора данных о рисках и угрозах с целью улучшения показателей безопасности полетов.

Данные, собранные с помощью FDM прежде всего полезны для эксплуатанта. С другой стороны, желательно использовать эти данные в более широком контексте, чтобы все авиационное сообщество имело от этого выгоду. Лучшее понимание уже известных или новых важных проблем, которые выявят эксплуатанты с помощью программ FDM, также будет полезно для NAA государств-членов EASA и других участников. Это может стать важным инструментом для улучшения безопасности полетов при будущем взаимодействии СУБП участников и Государственных программ по безопасности полетов (SSP).

Имея это в виду, Координационная группа европейских полномочных органов по FDM (EAFDM) поддерживает ведение постоянного диалога между NAA и отраслью (на национальном уровне) о FDM, для обмена важной информацией с целью улучшения безопасности полетов. В дальнейшем этот постоянный диалог именуется «**национальный форум FDM**».

2. Общая концепция национального форума по FDM

Общая идея национального форума по FDM состоит в регулярном диалоге между NAA и национальными эксплуатантами ВС для того, чтобы:

- улучшать и продвигать реализацию программ FDM с целью донесения ее преимуществ для безопасности полетов до эксплуатантов-участников, а также
- позволить NAA наилучшим образом достигать целей, связанных с безопасностью полетов на национальном уровне, и таким образом лучше управлять их SSP.

Форумом следует поручить руководить одному или нескольким назначенными сотрудниками NAA (может модерироваться совместно с эксплуатантом). Участники должны подписать соглашение о конфиденциальности.

3. Ожидаемые преимущества для NAA, эксплуатантов и других участников

С точки зрения NAA очень важно собрать данные по эволюции основных вопросов безопасности полетов в государстве. Информация с национального форума FDM может (учитывая соглашения о конфиденциальности форума) дополнить анализ аспекта безопасности обязательных сообщений о событиях, которые поступают в рамках выполнения Европейской директивы 2003/42/ЕС (обязательные сообщения). Эта информация может быть полезной для СУБП других участников (таких как аэропорты,

аэронавигационные службы, ремонтные организации и т.д.), а также для Европейского плана по безопасности полетов (см. также Приложение 4).

Кроме того, национальный форум FDM может быть полезен для эксплуатантов-участников во время дальнейшего изучения методик анализа и обмена практикой правильной интеграции FDM, СУБП и программы подготовки экипажей.

Поскольку, как предполагается, участники из NAA и эксплуатанты являются специалистами по безопасности и FDM, это была бы хорошая возможность для них получить дополнительный опыт по технике анализа, статистике, получению данных, схемах обработки данных.

В долгосрочной перспективе, если будет достигнуто соглашение между участниками форума по мониторингу и информированию стандартизованными методами о событиях FDM, эти события могут быть трансформированы в статистику на пользу участникам. Например, эта статистика даст эксплуатантам возможность отслеживать свои показатели безопасности в сравнении с другими эксплуатантами. Также статистику могут использовать NAA с целью лучшего контроля показателей безопасности полетов на уровне государства. Однако трудности реализации обмена данными о событиях FDM не должны недооцениваться и должны рассматриваться уже когда национальный форум наберет силу. Рекомендации по обмену событиями FDM приведены в главе VI.

4. Предпосылки «культуры безопасности полетов»

В области мониторинга полетных данных, хорошая **культура безопасности полетов**¹ чрезвычайно важна. Атмосфера доверия, в которой люди охотно делятся информацией по безопасности, является главным ключом к функционирующему процессу улучшения безопасности.

Хорошая культура безопасности полетов также важна для успешного национального форума FDM. Продвижение культуры безопасности на самом высоком уровне NAA (например, продемонстрированное официальным заявлением²), создает благоприятную среду для развития инициатив по продвижению безопасности полетов, таких как национальный форум по FDM.

В дополнение необходимо принять некоторые меры предосторожности.

- Должна быть гарантирована независимость сотрудников NAA, которые модерерируют форум, от надзорных функций NAA;
- Совещание должно проводиться с соблюдением условий конфиденциальности, оговоренных в соглашениях. Соглашение о конфиденциальности также должно защищать документы и данные, которыми обмениваются участники форума.
- Передаваемая информация не должна быть использована для целей надзора, за исключением особых случаев (например, в случае серьезной угрозы безопасности полетов, когда должен выполняться предписанный порядок решения и действий, см. Приложение 1).

¹ Согласно рабочей группе ECAS T SMS, «Культура безопасности полетов это набор устойчивых ценностей и подходов в отношении вопросов, связанных с безопасностью полетов, который разделяют все члены на всех уровнях организации. Культура безопасности полетов касается того, в какой степени человек и все группы организации осознают риски и неизвестные угрозы, вызванные их действиями; постоянно ведут себя так, чтобы сохранить и улучшить показатели безопасности полетов; желают и могут реагировать при возникновении проблем с безопасностью; желают сообщать о проблемах безопасности полетов; постоянно оценивают поведение, относящееся к безопасности». (см «Рамки культуры безопасности», <http://easa.europa.eu/essi/ecast/wp-content/uploads/2011/08/WP1-ECAS TMSWG-SafetyCultureframework1.pdf>)

² Пример официального заявления можно посмотреть в документе органа ГА Великобритании CAP 382 «Система обязательных сообщений о событиях»

II. Описание проекта

1. Необходимые ресурсы

Как любая инициатива по продвижению безопасности, национальный форум FDM требует людских и материальных ресурсов. EAFDM рекомендует проверить наличие следующих условий:

- Одобрение проекта руководством NAA
- Участие группы сотрудников (представителей) NAA, ответственной за SSP;
- По крайней мере один сотрудник (представитель) NAA является руководителем проекта;
- Обеспечение помещением для проведения совещаний всех участников, или телекоммуникационными средствами, для организации и проведения телеконференций;
- Если в результате деятельности форума предполагается утвердить команду специалистов проекта, определяется состав сотрудников NAA (в зависимости от количества авиакомпаний и объема данных / мероприятий по результатам форума)

2. Руководитель проекта

При выборе руководителя проекта необходимо учитывать, что:

- Подобная инициатива по продвижению безопасности предполагает рабочую нагрузку для менеджера проекта, особенно в начале, а также для обеспечения эффективности совещаний. Исходя из опыта работы действующих в настоящее время форумов FDM, рекомендуется обеспечить достаточные ресурсы. Время, необходимое для развития и поддержания этого проекта будет зависеть от количества участников форума и объема работы, а также административной и технической поддержки другими службами NAA.
- Поскольку в национальном форуме FDM эксплуатантов представляют эксперты по безопасности полётов (специалисты по безопасности полетов, руководители программы FDM), руководитель проекта должен обладать профессиональной технической подготовкой (профессиональный пилот, авиационный инженер, научный сотрудник, и т.д.), понимать вопросы FDM и управления рисками. В случае необходимости, он должен пройти обучение³ по FDM или управлению рисками, прежде чем приступить к обязанностям руководителя проекта.
- Доверие эксплуатантов играет ключевую роль для обеспечения успешной работы национального форума FDM, в этой связи необходимо четко определить рамки взаимодействия руководителя проекта с надзорными службами NAA для обеспечения конфиденциальности, предоставляемой информации, и исключения возможности использования предоставляемых данных против эксплуатантов.

EAFDM рекомендует, чтобы:

- Руководитель проекта не должен иметь отношения к надзорным службам NAA, или
- В рамках данного проекта, руководитель проекта отчитывается только высшему руководству NAA, или

³ Информация по тренингам FDM может быть предоставлена по запросу на электронный адрес EAFDM EAFDM@easa.europa.eu

- В рамках данного проекта, высшим руководством издается документ (циркуляр, приказ и т.д.), определяющий право руководителя проекта не сообщать полученную во время работы форума информацию, надзорным службам NAA, кроме случаев серьезной угрозы безопасности (см. Приложение 1) Данный документ не должен ограничивать право руководителя проекта сообщать общие данные о работе национального форума NAA, а также сведения по технической безопасности другим службам NAA, при условии сохранения конфиденциальности и анонимности эксплуатантов, предоставивших данные.

3. Инфраструктура и оборудование

EAFDM рекомендует заранее проверять наличие помещения для проведения совещаний, соответствующего требованиям, даже в случае возможности предоставления помещения эксплуатантом.

В связи с загруженностью рабочего графика участников, и в целях минимизации командировочных расходов, рекомендуется использовать доступные средства связи на расстоянии, как дополнение к совещаниям.

Это могут быть:

- средства проведения виртуальных совещаний, таких как, использование телефонов для конференц-связи или других средств для дистанционного отображения документов, когда число участников не превышает 15 человек.
- безопасное и конфиденциальное рабочее пространство, доступное через Интернет для обмена документами и т.д. участниками форума.

Доступ к специальному программному обеспечению, такому как программа для анализа полетных данных, не требуется для успешной работы национального форума FDM. Кроме того, постоянный анализ полетных данных требует регулярной практики, которая подразумевает привлечение больших человеческих ресурсов.

4. Участники

Рекомендуется провести тщательную оценку, кандидатов в национальный форум FDM перед отправкой приглашения к участию.

Существуют способы привлечения к работе по данной инициативе различных организаций, позволяющие обеспечить необходимый уровень конфиденциальности и доверия.

Это могут быть, например:

- Ограничить изначально участие эксплуатантов воздушных судов и предложить им принять решение, о том, какие другие организации могут стать участниками форума;
- Предоставить решение о приеме любого нового члена на утверждения группы.

В любом случае, все участники должны подписать соглашение о конфиденциальности, чтобы получить право участвовать в совещаниях и получать копии документов форума.

Эксплуатанты воздушных судов

В первую очередь, национальные эксплуатанты должны иметь у себя программы FDM в соответствии с EU OPS 1. 037 (эксплуатанты коммерческого воздушного транспорта и с максимальной сертифицированной взлетной массой (МСТОМ) свыше 27000 кг).

Национальные эксплуатанты коммерческого воздушного транспорта с МСТОМ свыше 5700 кг, также должны быть приглашены к участию. Фактически, все эксплуатанты

коммерческого воздушного транспорта обязаны поддерживать программу безопасности по предупреждению авиационных происшествий и обеспечению безопасности полетов (см. OPS 1.037 EC), независимо от их веса, и все самолеты с МСТОМ свыше 5700 кг должны быть оснащены регистраторами полетных данных (см. OPS 1.715 EC, 1,720 и 1,725) а, следовательно, могут предоставлять данные для внесения в программу FDM.

Национальные эксплуатанты, использующие для осуществления коммерческих воздушных перевозок вертолеты с МСТОМ свыше 3175 кг, также должны быть приглашены, по тем же причинам (см JAR OPS 3,037, 3,715 и 3,720).

Любой национальный эксплуатант, добровольно использующий программу FDM, должен быть приглашен независимо от категории эксплуатируемых воздушных судов.

Ассоциации летных экипажей

Обычно рекомендуется участие представителей летного экипажа в разработке и реализации эксплуатантами программы FDM. Также, необходимо предложить ассоциациям летных экипажей назначить представителя для участия в форуме.

Сотрудники NAA

Другие сотрудники NAA могут оказывать помощь руководителю форума в случае большой нагрузки, связанной с деятельностью форума, также в качестве экспертов в рамках деятельности форума. Например, участие в экспертной оценке летно-технических характеристик воздушных судов, летной подготовки экипажей, летной годности, процедур ОрВД, так же, как и участие в обсуждении различных вопросов.

Рекомендуется участие сотрудников NAA, ответственных за SSP, так как предполагается, что форум внесет свой вклад в SSP.

В случае участия инспекторов по безопасности полетов и других сотрудников NAA осуществляющих надзорные функции, может возникнуть конфликт интересов между их обязанностями и соглашением о конфиденциальности, на основании которого осуществляется деятельность в рамках национального форума FDM. Для предотвращения конфликта интересов соглашение о конфиденциальности должно быть заверено руководством указанных специалистов, а в случае необходимости и высшим руководством NAA.

Рекомендуется получение одобрения и согласование соглашения о конфиденциальности у высшего руководства NAA, что позволит избежать конфликта интересов при исполнении профессиональных обязанностей сотрудниками NAA, участвующими в работе форума FDM. Это также позволит продемонстрировать положительное отношение высшего руководства NAA к эксплуатантам – участникам форума и подписанным соглашениям.

Другие организации

Результаты деятельности национального форума FDM могут быть полезными для других организаций и позволят им расширить знание некоторых вопросов, связанных с безопасностью полетов. Это могут быть:

- Операторы аэропортов и аэронавигационного обслуживания (Провайдеры ПАНО): многие вопросы безопасности полетов имеют отношение к услугам,

- предоставляемым эксплуатантами аэропортов и АНО;
- Организации по техническому обслуживанию воздушных судов, обслуживающих эксплуатантов – участников форума;
 - Военные организации, поскольку они совместно используют воздушное пространство (и некоторые аэропорты) с эксплуатантами коммерческого воздушного транспорта;
 - Полномочные органы по расследованию авиационных происшествий с целью лучшего понимания вопросов эксплуатационной безопасности.
 - Эксплуатанты, для которых государство эксплуатанта не представлено в NAA, но которые имеют значительный объем перевозок или мест базирования в государстве, представленном в NAA.

5. Взаимодействие с другими инициативами в области повышения безопасности полетов

Могут возникать вопросы, связанные с тем, как национальный форум FDM будет взаимодействовать с другими инициативами по вопросам повышения безопасности полетов, в рамках деятельности промышленности или NAA.

Национальный форум FDM может работать как часть более широкой программы по повышению уровня безопасности, при следующих условиях:

1. совместимости с общей концепцией национального форума FDM, описанной в п. I.2 (Продвижение FDM к эксплуатантам, и лучший мониторинг национальных целей безопасности полетов в NAA),
2. сохранения контроля над теми, кто имеет право принимать участие в национальном форуме FDM (см II.4),
3. обеспечивается ли конфиденциальность обсуждаемых вопросов и данных, предоставляемых в рамках деятельности национального форума FDM, а также
4. сохранения контроля над рабочей программой национального форума FDM.

Обмен информацией между национальным форумом FDM и другими инициативами по вопросам безопасности полетов также может быть полезным. Необходимо оценить возможности для сотрудничества/координации существующих инициатив по вопросам безопасности полетов и национальным форумом FDM. Описание некоторых инициатив по продвижению национального форума FDM инициативы дано в Приложении 4.

6. Круг полномочий

Составление проекта круга полномочий играет важную роль на этапе запуска национального форума FDM. Для этого необходимо четкое определение целей и основных регулирующих принципов.

Проект круга полномочий должен отражать следующие темы:

- Основные цели национального форума FDM
- Какие организации имеют право принимать в нем участие
- Основные темы, предусмотренные для рассмотрения
- Внутренние правила, регулирующие вопросы конфиденциальности и защиты информации (Правило Конфиденциальности, определение того, какую информацию оставлять **закрытой / открытой**, и т.д.)
- Структура и организация форума (Кто председательствует? Кто собирает совещания?)

- Процедура включения вопросов в повестку совещаний
- Организационные и финансовые вопросы (Место проведения, частота совещаний).
Пример проекта круга полномочий содержится в Приложении 2.

7. Рабочая программа

На этапе запуска проекта рекомендуется наряду с определением вопросов к рассмотрению в рамках Национального форума FDM, предусмотреть их детальное изучение и выработку конкретных предложений. Необходимо также подготовить пояснения об ожидаемых преимуществах и способах реализации предложений.

На этапе написания проекта целевой рабочей программы рекомендуется привлечь несколько эксплуатантов воздушных судов.

Пример рабочей программы приведен в Приложении 3.

III. Запуск проекта

1. Приглашение к участию

В зависимости от контекста, приглашение к участию в национальном форуме FDM может быть формализованным. Тем не менее, рекомендуется направлять приглашение к участию в форуме от имени высшего руководства NAA. Также необходимо включить информацию о развитии культуры безопасности и принципах конфиденциальности в рамках форума.

Поскольку национальный форум FDM является добровольной инициативой по вопросам безопасности полетов, эксплуатантам необходимо дать объяснения преимуществ участия в нем. Для этого рекомендуется приложить к приглашению детальное описание проекта и его целей.

Например, проект круга полномочий и проект рабочей программы позволят получателю понять цели данной инициативы. Кроме того, предоставление проекта соглашения о конфиденциальности, включающего информацию, обсуждаемую на совещаниях, документы и данные, передаваемые форуму, позволит решить вопрос доверия.

2. Слагаемые успеха первого совещания

Определите ожидания

Необходимо как можно скорее определить ожидания. Они должны учитывать интересы производителей или NAA определять масштаб требуемых усилий и вероятные выгоды для эксплуатантов и NAA.

- Дайте четкое описание преимуществ для эксплуатантов от участия, например:
 - Обмен опытом между эксплуатантами по техническим вопросам,
 - Информация по безопасности полетов и данные статистики из других источников, которые могут быть использованы для улучшения собственных программ FDM (например, анализ данных системы обязательных сообщений и т.п.),
 - Получение информации непосредственно от NAA о деятельности в области FDM (по нормативному регулированию, надзору, исследованиям, статистике),
 - Возможность консультирования по вопросам деятельности NAA в области FDM.
- Выясните ожидания эксплуатантов. Логичные ожидания эксплуатантов связаны с выгодами от затраченного времени и ресурсов в развитие безопасности полетов в рамках данной инициативы. Следовательно, ожидания эксплуатантов должны учитываться при определении целей форума и разработке рабочей программы.
- Предоставьте информацию о рабочей нагрузке и ограничениях, связанных с участием в форуме. Они должны быть разумными, поскольку форум предполагает добровольное участие в инициативе по вопросам безопасности полетов. Минимальный перечень данных должен включать:
 - Количество совещаний, планируемых на год и место их проведения
 - Другие мероприятия (например, телеконференции)
 - Распределение финансовых затрат между участниками (помещение, командировочные расходы и т.д.)

Договоритесь о круге полномочий

Круг полномочий необходим для определения рамок деятельности рабочей группы. Пример описания круга полномочий приведен в Приложении 2.

Круг полномочий должен включать в себя соглашение о конфиденциальности, или, по крайней мере, его основные принципы.

- Рассмотрите проект круга полномочий и, если возможно, согласуйте с форумом его принятие.

Создайте атмосферу доверия

Важное значение для успеха национального форума FDM играет понимание его участниками что это инициативы, направленные на повышение уровня безопасности полетов.

Кроме того, всем участникам необходимо напоминать о соглашении о конфиденциальности, в том числе о конфиденциальности во время и между совещаниями:

- Поясните принципы предлагаемого соглашения о конфиденциальности и предложите его к подробному рассмотрению всеми участниками.
- Проведите, по возможности, процедуру принятия и подписания участниками соглашения о конфиденциальности.

IV Типовое совещание форума FDM

1 Планирование совещания

Продолжительность совещания должна быть достаточной для заслушивания всех, запланированных выступлений, время для групповых дискуссий, а также время для обсуждения вопросов, представляющих для эксплуатантов озабоченность/интерес и связанных с FDM. В зависимости от количества участников совещания, его продолжительность может варьироваться от 4 часов до полного рабочего дня.

Приглашения к участию должны быть направлены заблаговременно с вариантами выбора даты и времени.

Успешно используется практика, когда вместе с повесткой совещания на ближайшую дату отправляются предложения о дате и времени проведения следующего совещания. Это позволяет обсудить на ближайшем совещании вопрос о дате следующей встречи, в случае серьезных расхождений в рабочем графике участников.

Повестка совещания должна быть направлена участникам заранее с просьбой подтвердить их запланированное выступление.

Участникам должна быть предоставлена возможность предлагать дополнительные темы. Темы, входящие в круг вопросов форума и которые представляют интерес для эксплуатантов должны рассматриваться в приоритетном порядке.

2 Важные моменты совещания

Рекомендуется включать в повестку совещания следующие элементы:

- Доклады эксплуатантов о последних событиях в области FDM. Это может быть основным пунктом повестки дня.
- Доклад NAA по основным вопросам развития национальной эксплуатационной безопасности и развитию SSP
- Доклад NAA о тенденциях развития программ FDM, основанный на мнении эксплуатантов-участников
 - Доклад должен включать сводный анализ результатов проведенных мероприятий в рамках программ FDM и охранять конфиденциальность эксплуатантов, предоставивших информацию, если эксплуатанты не подтвердили согласия о разглашении.
 - У эксплуатантов не должно быть открытого доступа к сводным данным по FDM, предоставленным эксплуатантами-участниками
- Доклад NAA о нормативно-правовых изменениях, которые могут оказать влияние на программы FDM

3. Пример повестки дня

Важно подготовить повестку, которая позволит всем участникам заранее подготовить презентацию/информационное сообщение к совещанию, а также обеспечит их активное участие в заседании.

Пример повестки дня:

1. Открытие совещания.
2. Представление участников.
3. Подписание соглашения о конфиденциальности.
4. Ознакомление с протоколом или результатами последнего совещания.

5. Доклад NAA о важных вопросах эксплуатационной безопасности на основании недавно опубликованных отчетов о расследовании авиационных происшествий, исследованиях в вопросах безопасности полетов и т.д. (с последующим обсуждением каким образом будет организован мониторинг этих данных в FDM).

6. Вопросы по развитию программ FDM в компаниях эксплуатантов:

а. Каждый эксплуатант представляет презентацию по следующим вопросам:

- i. Текущее состояние программы FDM в компании;
- ii. Перечень текущих вопросов, связанных с обеспечением и развитием безопасности полетов в компании (5 главных направлений в компании эксплуатанта);
- iii. Изменения /мероприятия, проведенные в компании на основании результатов анализа FDM с момента проведения последнего совещания;
- iv. Данные FDM/ анализ данных проведенный после последнего совещания (могут быть согласованные заранее темы, общие для всех эксплуатантов, или эксплуатанты могут самостоятельно выбирать темы).

7. Доклад NAA о тенденциях развития программ FDM, основанный на данных эксплуатантов-участников

8. Обсуждение одного конкретного вопроса (который объявляется заранее и хорошо подготавливается).

9. Сообщение NAA об инициативах в разработке нормативных документов, предложение к обсуждению проекта предложения по регулированию.

10. Презентация новых технологий и их использования, предстоящие конференции.

11. Дата следующего совещания.

12. Закрытие совещания.

4. Возможные темы для обсуждения

Дискуссии, практические занятия и демонстрация аналитических методов, развитие технологий и нормативно-правовой базы, должны сочетаться с обменом опытом по вопросам безопасности полетов. Это составляет основу развивающего, продуктивного сотрудничества всех участников.

Опыт показал эффективность обсуждения широкого круга вопросов на форуме FDM

Предлагаемые темы для обсуждения:

Вопросы

- Обзор обобщенных данных по FDM
- Основные вопросы повышения безопасности полетов на основании FDM
- Основные вопросы безопасности полетов на основании системы обязательных сообщений, связанные с FDM
- Новые вопросы безопасности полетов, выявленные по результатам расследований авиационных происшествий
- Обсуждение конкретных ситуаций, связанных, например, с изменениями SOP
- Сравнительный анализ данных по ВС различных или одинаковых типов, fleet/x-fleet comparison
- Ключевые аспекты человеческого фактора в FDM,
- Технические вопросы и решения на основании сбора данных FDM и новые

технологии.

Аналитические методы

- Проверка полетных данных, надежность и интерпретация,
- Классификация тяжести события,
- Общие параметры FDM событий и стандартизация значений запускающих событий,
- Статистические методы.

Процесс Развития

- Интеграция FDM в систему управления безопасностью полетов;
- Роль представителей летного экипажа;
- Преимущества FDM – как для развития безопасности полетов, так и экономических показателей.
- Лучшие практики эксплуатантов.

Нормативно-правовая среда

- Достижения Европейского FDM – нормативные документы и справочный материал;
- Национальные достижения - методы надзора;
- Обеспечение функционирующей культуры безопасности полетов.

V. КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ И ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

Целью форума является повышение безопасности полетов, и важно, чтобы руководитель форума ставил на первое место мероприятия, необходимые для развития культуры безопасности полетов внутри самого форума. Обеспечение конфиденциальности переговоров и документов является неотъемлемой составляющей развития доверительных отношений.

Хорошо бы было разработать соглашение о конфиденциальности. Это соглашение о конфиденциальности должно:

- определять исключительные обстоятельства, при которых оно не будет применяться, например, внезапная и серьезная угроза безопасности полетов (Приложение 1); и
- содержать примечание, что подписание этого соглашения является обязательным условием для принятия участия в совещаниях и телеконференциях, а также получение доступа к документам и данным форума.

1. Конфиденциальность дискуссий, имеющих место на совещании

Одним из примеров широко-используемого и значимого соглашения о конфиденциальности является Правило Конфиденциальности Chatham House. Соглашение вступило в силу в июне 1927 года в Королевском институте международных отношений (Chatham House). В настоящее время оно используется на международном уровне, и его основной принцип состоит в том, что:

"Участники могут использовать полученную информацию, при этом ни личность, ни принадлежность говорящего (их), ни какого-либо другого участника не может быть раскрыта; также не может быть упомянуто, что информация была получена на этом совещании. В случае, когда требуется передача информации общественности, решение об этом должно быть принято заранее и согласовано с большинством, а также непосредственно с источником".

2. Обращение с документами форума и их защита

В дополнение к соглашению о конфиденциальности переговоров, должно быть подготовлено соглашение о конфиденциальности документов и данных, передаваемых во время или в период между совещаниями.

Это соглашение должно затрагивать, как минимум, следующие вопросы:

- Что имеют право делать члены форума с документами, представленными на национальном форуме FDM?
- Где хранятся документы и данные, представленные на форуме, и кто имеет доступ к этому хранилищу?
- Какая правовая защита от запросов третьих лиц предусматривается для документов и данных форума (например, запрос со ссылкой на Акт о Свободе Информации)?
- Какие правила применимы к протоколу совещаний?

Пример такого соглашения представлен в Приложении 1.

3. На практике

Проект такого соглашения, перед первым созывом форума, рекомендуется представить на утверждение высшему руководству NAA, т.к. его сотрудники, представленные на форуме, должны быть ограждены от противоречий интересов между их должностными обязательствами и соблюдением пунктов соглашения.

Соглашение о конфиденциальности должно быть:

- Либо признано всеми участниками на каждом совещании путем представления списка с подписями при регистрации участников, в начале каждого совещания.
- Либо признано только новыми участниками встречи, в случае чего только они будут подписываться в списке при регистрации. В этом случае в начале каждого совещания или телеконференции модератор должен напоминать участникам пункты этого Соглашения.

4. Связь с функциями надзора NAA

Инспекторы за производством полетов NAA должны быть проинформированы о целях форума FDM, на тот случай, если кто-либо будет связываться с ними по поводу данной тематики. Инспекторы за производством полетов могут получать заключительные выводы форума, представляющие собой общий интерес для их работы, но они должны быть обезличенными.

Примечание:

В (редких) случаях, когда возникает серьезная угроза безопасности, руководителю форума, возможно, придется проинформировать сотрудников надзора NAA или компетентные полномочные органы по расследованию авиационных происшествий (см. Приложение 1). Данные случаи следует оговорить в соглашении о конфиденциальности национального форума по FDM.

Также следует разъяснить, что принятие участия в форуме ни в коей мере не снимает ответственности по эксплуатационной безопасности с эксплуатанта (например, такая отчетность по обычным каналам, как Обязательные Отчеты о Событиях).

VI. УРОКИ РАБОТЫ СУЩЕСТВУЮЩИХ ФОРУМОВ FDM

Данный раздел дает представление о практических аспектах проведения национального форума FDM и о том, как решались различные вопросы.

1. Участие в форуме

- Иногда сложно обеспечить посещаемость и активное участие всех членов. Это обусловлено тем, что порой тема, предложенная для обсуждения, не представляет интереса для эксплуатантов. Тем не менее, всем участникам следует предложить представить отчет о проделанной работе с момента последней встречи. Вопросы от других участников часто помогают выявить полезную информацию. Кроме того, руководитель проекта должен попытаться вовлечь участников в процесс подготовки повестки дня совещания.
- Выбор даты совещания также немаловажен для повышения посещаемости. Следует обратиться к участникам с вопросами о возможности присутствовать и возможной датой проведения, которая должна быть выбрана заблаговременно (как правило, более чем за три месяца до совещания).
- Рекомендуется предоставить участникам возможность самим избрать председателя, чтобы с самого начала дать прочувствовать всю гибкость системы для дальнейшей работы. Однако, выбор председателя должен быть обоснованным (человек – знакомый с FDM) и постоянным (не допускать переизбрание председателя на каждом совещании).
- Назначая на должность специалистов, занимающих высокий пост у эксплуатантов на посты безопасности полетов или программного менеджера FDM, следует учитывать, что ему будет довольно трудно выполнять свои функции. Когда делегированный эксплуатантом специалист покидает форум в связи с переназначением на должность, следует, как можно скорее назначить его преемника, в целях плавной передачи всех дел.
- Важно максимально использовать ресурсы NAA и участников. Не стоит недооценивать всю сложность данного процесса.
- В случаях государств, где совсем небольшое число эксплуатантов предоставляют FDM, следует рассмотреть возможность участия NAA другого государства, чтобы созванный форум FDM был масштабнее. Другим вариантом может стать присоединение к уже существующему форуму FDM под управлением другого NAA.

2. Гарантия выгоды для всех сторон от участия в совещании

- Следует учитывать разницу в знаниях между участниками / компаниями, и включить в повестку дня элементы, которые удовлетворят ожидания всех участников.
 - Определение уровня осведомленности участников и соответственно выбор темы могут быть осуществлены путем проведения опроса.
 - Для эксплуатантов, являющихся новыми в области FDM, полезной будет определенная поддержка со стороны руководителя проекта. Например, может быть устроена учебная сессия, на которой представить необходимые требования и то, как они проверяются инспекторами NAA, провести консультирование относительно полезных материалов по руководству и тренингам, рассмотрение практических вопросов.
- Некоторые эксплуатанты в обработке полетных данных могут задействовать сторонние компании (поставщиков услуг FDM), и они, возможно, пожелают пригласить представителей этих компаний на совещание. Тем не менее, ответственность за анализ данных FDM и его интеграция в их СУБП лежит на эксплуатанте и это требует того, чтобы представитель эксплуатанта был достаточно компетентен, для представления своей позиции на форуме FDM. В некоторых случаях между эксплуатантом и поставщиком услуг существует двусторонняя договоренность, и в данном случае присутствие на совещании обеих сторон является целесообразным. Например, случаи, когда вместе с полным анализом и синхронным переводом, третья сторона предоставляет экипажам конфиденциальный брифинг и выводы от лица эксплуатанта.
- В основном, руководитель проекта не должен рассматривать поставщиков услуг FDM в качестве постоянных участников форума. В отдельных случаях поставщик услуг FDM может быть допущен к участию в заседании, например:
 - Если поставщик услуг FDM повторно приводит данные и анализ FDM эксплуатанта, то представителю поставщика услуг FDM иногда может быть необходимо поддержать результаты, представленные эксплуатантом на заседаниях форума; или
 - Если поставщик услуг FDM приглашен в качестве технического эксперта для обсуждения конкретного вопроса повестки дня.
- В некоторых случаях достичь консенсуса и принять демократическое решение в большой группе достаточно трудно. В качестве модератора руководитель проекта может поощрять и участвовать, но он / она должен следовать интересам совещания.
- Разногласия во мнении или в работе эксплуатантов влекут за собой трудности в достижении стандартизированного подхода, таким образом, затрудняя руководителю проекта процесс сбора опыта авиационной индустрии, который может быть использован в целях повышения безопасности полетов. Например, многие бизнес-эксплуатанты заполняют незапланированные полеты, и это

делает их вклад в стандартизированную отчетность FDM довольно сложным, так как их данные не могут быть ни легко сравнимы, ни обезличены. Тем не менее, общие принципы, лежащие в основе безопасности и основы их СУБП должны быть единообразны.

3. Сбор итоговых данных по FDM для статистики

- Для форума было бы полезно дать эксплуатантам, занимающимся мониторингом ряда стандартизированных случаев FDM, и сообщать о них посредством представления отчетов о событиях FDM. Такие заключения должны быть объединены в статистике форума, для их использования всеми участниками.
- Создание сводок о событиях FDM может быть дополнительной нагрузкой для эксплуатантов. Тем не менее, эти сводки предполагаются быть простыми в рамках работы эффективной системы анализа FDM и требующими минимальных усилий. Важно, чтобы сводки о событиях FDM составлялись на добровольной основе. События должны тщательно отбираться с точки зрения их логической обоснованности и актуальности для эксплуатантов. При выборе должны быть даны приоритеты вопросам, относящимся к безопасности полетов, особенно для того, чтобы продемонстрировать преимущества такой программы. В дальнейшем отбор может быть расширен за счет включения стандартизированных событий FDM, охватывающих более широкий круг вопросов, которые не всегда могут быть самыми главными задачами в области безопасности полетов конкретного эксплуатанта.
- Кроме того, эффективный анализ / объединение данных может быть усложнен различиями в форматах и разной степенью полноты предоставленной информации. Для анализа уровня безопасности полетов следует найти компромисс между приоритетами безопасности полетов эксплуатантов и интересами в стандартизации событий FDM. Формат данных, в том числе в случаях, где применимы стандартные определения случаев FDM, должны быть согласованы до непосредственного начала сбора данных. Это позволит выявить надежную статистику из отчетов о событиях FDM, что позволило бы каждому эксплуатанту сравнить его показатели безопасности с собранными данными остальной части группы.
- В любом случае заключения по событиям FDM должны быть, как можно сильнее обезличены, прежде чем выносить их на национальный форум FDM. Участники должны гарантировать, что заключения по событиям FDM будут храниться конфиденциально.

4. Продвижение FDM

- В дополнение к продвижению более эффективного использования данных FDM, форум можно также использовать для внедрения FDM на самолетах, выходящих за рамки требований OPS, например самолетах с сертифицированной взлетной массой ниже 27000 кг, самолетах, не участвующих в коммерческих воздушных перевозках, а также вертолетах. Таким эксплуатантам можно предложить добровольный FDM, если пригласить их на совещание форума FDM в качестве наблюдателей.
- Достичь соглашения о нераспространении полученной информации за рамки форума довольно трудно, но с этим можно справиться путем тщательной подготовки информации, выделяя аспекты безопасности без особой идентификации. Даже в этом случае иногда сложно скрыть информаторов, в частности, такие детали, как маршрут или тип самолета могут указать на некоторых эксплуатантов. Другим возможным вариантом является поощрение какого-либо из эксплуатантов, представлять обязательный(е) отчет(ы) и информировать авиационное сообщество через уже существующие надежные каналы. Важно отметить, что наиболее важные аспекты безопасности, исходящие от любого источника, должны быть предоставлены тем, кого они касаются.

Приложение 1 - Пример соглашения о конфиденциальности

В данном приложении рассматривается пример соглашения о конфиденциальности для национального форума FDM. Оно должно быть адаптировано применительно к национальным условиям. Возможно, потребуется изложить его на рабочем языке NAA.

1. Образец соглашения

"Мы, нижеподписавшиеся, соглашаемся со следующими правилами конфиденциальности:

- 1. Участники совещаний и телеконференций форума FDM могут свободно использовать полученную информацию, но ни личность, ни принадлежность говорящего (их), никакого-либо другого участника не может быть раскрыта; также не может быть упомянуто, что информация была получена на этом совещании.*
- 2. В случае, когда требуется передача информации, полученной в ходе совещаний или телеконференций FDM, общественности, решение об этом должно быть принято заранее и согласовано с большинством присутствующих, а также непосредственно с источником информации.*
- 3. Документы и сведения, полученные в рамках форума FDM хранятся [на / в ... указать где данные или документы сохраняются физически, и кто имеет к ним доступ].*

[Указать, все ли документы защищены от запросов третьей стороной, таких, как запрос со ссылкой на Акт о Свободе Информации].

- 4. В случае, когда требуется передача документа или информации за рамки форума FDM, решение об этом должно быть принято заранее и с согласия авторов документа или информации, а также поставщиков информации, записанной в документе или данных.*

5. Исключения:

- а. В случае обнаружения серьезной, но не подпадающей под категории 5.b или 5.c, угрозы безопасности полетов, руководитель форума FDM должен потребовать, чтобы вовлеченные стороны предприняли корректирующие действия по устранению данной угрозы безопасности полетов и доложили ему/ей. При отсутствии соответственного и своевременного реагирования вовлеченных сторон, руководитель форума FDM будет вынужден передать информацию, необходимую для устранения данной угрозы безопасности полетов соответствующему персоналу NAA.*

Примерами таких угроз безопасности являются:

- i. Происшествие, тяжесть которого следует отнести к «Значительным» в соответствии с документом ИКАО 9859, но которое не квалифицируется как серьезный инцидент в соответствии с Регламентом (ЕС) 996/2010.*
- ii. Несоответствие применимых требований Регламента (ЕС) № 216/2008 и правил его реализации, с организационными процедурами и руководствами или с положениями одобрения, влияющих на снижение*

уровня безопасности полетов (соответствует "сведению 2 уровня" в правилах воздушных перевозок).

- b. В исключительном случае событий в полете, которое квалифицируется как происшествие или серьезный инцидент, компетентные полномочные органы по расследованию авиационных происшествий должны быть безотлагательно оповещены, в соответствии с Регламентом (ЕС) 996/2010. В этом случае будут преобладать правила расследования авиационных происшествий.*
- c. В исключительном случае обнаружения существенного несоответствия требованиям Регламента (ЕС) № 216/2008 и правил его реализации, организационным процедурам и руководствам, или утвержденным положениям, что ведет к снижению уровня безопасности полетов (соответствует "сведениям 1 уровня" в правилах воздушных перевозок), руководитель форума FDM будет отвечать за передачу информации, необходимой для устранения данной угрозы, ответственным сотрудникам NAA.*
- d. В любом случае, руководитель форума FDM будет передавать только ту информацию, которая имеет отношение к устранению угрозы безопасности полетов, и только тем, кто отвечает за ее устранение.*
- б. Участие в совещаниях и телеконференциях, а также прием внутренних документов обусловлены подписанием настоящего соглашения о конфиденциальности".*

2. Примечание об исключениях для соглашений о конфиденциальности

Исключения из общих правил о конфиденциальности относятся к случаям, когда возникает серьезная угроза безопасности полетов и ее урегулирование требует безотлагательных действий. Не всегда легко оценить тяжесть угрозы безопасности, однако EAFDM хотелось бы предложить следующие критерии, чтобы помочь в принятии решений:

Угроза безопасности, вытекающая из одного или нескольких случаев в полете

Регламент (ЕС) 996/2010 по расследованию и предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации требует незамедлительного информирования компетентных полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в случаях катастроф или серьезных инцидентов:

"Статья 9

Обязательство уведомлять о происшествиях и серьезных инцидентах

1. Любое задействованное лицо, узнавшее о происшествии или серьезном инциденте, должно безотлагательно уведомить компетентные полномочные органы по расследованию авиационных происшествий государства, на чьей территории это произошло."

В таблице 1 приводится классификация тяжести происшествий, предложенная документом ИКАО 9859, Положения Регламента 996/2010 и действия национального форума FDM.

Таким образом:

- Катастрофические и опасные события, подпадают под категорию авиационных происшествий и серьезных инцидентов и о них следует незамедлительно проинформировать компетентные полномочные органы по расследованию авиационных происшествий, если этого еще не сделано. Правила по расследованию авиационных происшествий преобладают над любым соглашением о конфиденциальности.
- Значительное событие:
 - Может подпадать под определение серьезного инцидента, в этом случае о нем следует незамедлительно сообщить соответствующим полномочным органам по расследованию авиационных происшествий; или
 - Может не подпадать под определение серьезного инцидента, в этом случае должны быть оценены связанные с этим происшествием риски. Однако это корректирующее действие, как правило, имеет менее срочный характер и может рассматриваться руководителем форума без необходимости незамедлительного привлечения органа NAA, отвечающего за надзор за безопасностью полетов.

Документ ИКАО 9859 содержит рекомендации по оценке рисков безопасности происшествий. В соответствии с документом ИКАО 9859 двумя критериями оценки рисков являются:

- **его серьезность** ("возможные последствия опасного события или состояния, со ссылкой на наихудший вариант развития событий"), начиная с "ничтожного", до "катастрофического";
- **его вероятность** ("вероятность того, что опасное событие или состояние может возникнуть"), начиная с "часто", до "крайне маловероятно".

Ожидается, что в Приложении 19 ИКАО, будет представлено больше информации по теме управления рисками безопасности полетов.

Серьезность события	Значение	Степень конфиденциальности в рамках форума FDM
Катастрофическая	<ul style="list-style-type: none"> уничтожение оборудования многочисленные человеческие жертвы 	Катастрофическое событие-это авиационное происшествие и является предметом расследования авиационных происшествий согласно Регламенту (ЕС) 996/2010. Преобладают правила по расследованию авиационных происшествий (Исключение – пункт 5.b типового соглашения).
Опасная	<ul style="list-style-type: none"> значительное уменьшение «допустимого уровня безопасности», физический стресс или такая рабочая нагрузка, что нет уверенности в правильном и полном выполнении эксплуатантами своих задач серьезные телесные повреждения значительный ущерб оборудованию 	Опасное событие обычно подпадает под определение авиационного происшествия или серьезного инцидента согласно Регламенту (ЕС) 996/2010 и о нем должно быть незамедлительно сообщено компетентным органам по расследованию авиационных происшествий государства, на чьей территории оно произошло. Преобладают правила по расследованию авиационных происшествий (Исключение – пункт 5.b типового соглашения).
Значительная	<ul style="list-style-type: none"> существенное уменьшение «допустимого уровня безопасности», операторы не способны в полной мере справиться с неблагоприятными эксплуатационными условиями из-за увеличения рабочей нагрузки или вследствие условий, понижающих эффективность их работы серьезный инцидент телесные повреждения 	Значительное событие подпадает под определение серьезного инцидента согласно Регламенту (ЕС) 996/2010 и о нем должно быть незамедлительно сообщено компетентным органам по расследованию авиационных происшествий государства, на чьей территории оно произошло. Значительное событие, которое не попадает под определение серьезного инцидента согласно Регламенту (ЕС) 996/2010 – считается серьезной угрозой. Тем не менее, нет необходимости выносить информацию за рамки форума FDM, если руководитель проекта в состоянии сам обеспечить корректирующие действия. (Исключение – пункт 5.a типового соглашения).
Незначительная	<ul style="list-style-type: none"> неудобство эксплуатационные ограничения применение правил на случай аварийной обстановки незначительный инцидент 	Незначительное событие не представляет серьезной угрозы. О нем не следует сообщать за рамки форума.
Ничтожная	<ul style="list-style-type: none"> малозначительные последствия 	Ничтожное событие не представляет серьезной угрозы. О нем не следует сообщать за рамки форума.

Таблица 1: Классификация тяжести рисков для безопасности полетов и применяемая к ним конфиденциальность в рамках национального форума FDM

Угроза безопасности, связанная с несоблюдением основных обязательств

Правила воздушных перевозок, находящиеся в процессе подготовки (EASA версия 04/2011) содержат общие положения в отношении выявленных серьезных несоблюдений

основных обязательств организации.

Очевидно, что сведения 1 уровня требуют незамедлительного реагирования NAA. Сведения 1 уровня имеют столь высокую значимость, что они должны быть исключением из правил конфиденциальности национального форума FDM.

Сведения 2 уровня могут, при определенных оговариваемых условиях, не сообщаться незамедлительно сотрудникам NAA, отвечающим за надзор и временно контролироваться руководителем форума FDM, которому их должен сообщить эксплуатант. Если эксплуатантом предприняты правильные корректирующие действия, то предпочтительно, чтобы сведения 2 уровня остались в рамках соглашения о конфиденциальности национального форума FDM.

"Сведения ARO.GEN.350 и корректирующие действия - организации

(a) Полномочные надзорные органы (...) должны иметь систему анализа сведений по степени значимости для безопасности, как часть плана безопасности.

(b) **Сведение 1 уровня** будет зафиксировано компетентным полномочным органом, при обнаружении любого значительного несоблюдения требований Регламента (ЕС) № 216/2008 и правил его реализации, организационных процедур и руководств или условий разрешения или сертификата, содержания декларации, которое снижает уровень или серьезно угрожает безопасности полетов.

Сведения 1 уровня должны включать в себя:

(1) неспособность предоставить допуск компетентным рабочим органам к объектам организации в рабочие часы и после двух запросов, как определено в ORO.GEN.140;

(2) получение или продление действия сертификата организации путем представления фальсифицированных документов;

(3) доказательства халатности или мошеннического использования сертификата организации; и

(4) отсутствие ответственного руководителя.

(c) **Сведения 2 уровня** регистрируются компетентными полномочными органами, при обнаружении какого-либо несоблюдения в соответствии с требованиями Нормы (ЕС) № 216/2008 и правил их реализации, процедур организации и руководств, а также условий разрешения или сертификата, содержания декларации, которое снижает уровень или серьезно угрожает безопасности полетов.

(d) Если сведения выявлены в ходе проверки или любым другим способом, полномочные органы, без предвзятости предпринимают необходимые дополнительные меры в соответствии с требованиями Регламента (ЕС) № 216/2008 и правил его реализации, сообщают сведения в письменной форме организации и запрашивают корректирующие действия (...)

(1) **В случае сведений 1 уровня**, компетентные полномочные органы должны предпринять незамедлительные и соответствующие меры, по запрету или ограничению деятельности, и, при необходимости, отозвать сертификат или специальное разрешение или ограничить или приостановить его в целом или частично, в зависимости от степени серьезности сведений 1 уровня, до тех пор, пока организацией не будет предпринято успешное корректирующее действие.

(2) **В случае сведений 2 уровня**, компетентным полномочным органам следует:

(i) предоставить этой организации срок на осуществление корректирующих действий, соответствующий сложности сведений, который ни в коем случае не должен превышать 3 месяца. По истечении этого срока, и в зависимости от качества сведений, компетентные полномочные органы могут продлить 3-х месячный период с учетом плана корректирующих действий, одобренного компетентными полномочными органами; и

(ii) оценить план корректирующих действий и их исполнение, предложенный организацией и, если оценка показывает, что они в состоянии устранить несоответствие (я), принять их.

(3) В случае, если организация не в состоянии предоставить приемлемый план корректирующих действий, или выполнить их в установленные или продленные компетентными полномочными органами сроки, сведения повышаются до 1 уровня, и следует предпринять меры, описанные в пункте (d)(1).

... "

Приложение 2 – пример круга полномочий

Данное приложение приводит пример круга полномочий национального форума FDM. Он должен быть адаптирован к национальным условиям. Возможно, потребуется составить его на рабочем языке NAA.

Круг полномочий национального форума FDM [название государства]

Цели и задачи.

1.1 Национальный форум FDM – это партнерство между [названиеNAA] и эксплуатантами воздушных судов. Его основными целями являются:

- a. способствовать открытому диалогу между [названиеNAA] и эксплуатантами воздушных судов в реализации FDM, которое осуществляется в рамках культуры безопасности,
- b. способствовать продвижению преимуществ безопасности эксплуатации FDM путем открытых дискуссий и обмена опытом между эксплуатантами воздушных судов
- c. способствовать улучшению надзора за эксплуатационной безопасностью воздушного транспорта в [название государства].

1.2 Национальный форум по FDM в рамках безопасности полетов создается на добровольной основе при поддержке [Название отдела или функционала NAA, к которому принадлежит менеджер форума.]

Состав

2.1 Членами национального форума FDM могут стать представители следующих авиационных организаций:

1. [название NAA]
2. Эксплуатанты воздушных судов [указать тип эксплуатантов воздушных судов: самолетов, вертолетов, только тех, которые должны иметь программу FDM (MCTOM более 27000 кг) или нет, и т.д.]
3. [При необходимости указать остальные заинтересованные стороны, утвержденные эксплуатантами воздушных судов]

2.2 Эксперты и наблюдатели, не входящие в группу, могут иногда быть приглашены на совещании. В таком случае члены должны быть заранее проинформированы.

Председательствование

3.1 Национальный форум FDM возглавляется представителем [названиеNAA]. [Он / она может иметь в качестве помощника эксплуатанта воздушного судна]

Задачи

4.1 Национальный форум FDM определяет свою программу деятельности с учетом оперативных вопросов эксплуатационной безопасности, определенных государственным планом безопасности, и других тем, представляющих интерес для ее участников.

Конфиденциальность

5.1 Все участники национального форума FDM, независимо от того, являются ли они членами или нет, берут на себя обязательства соблюдать следующие правила конфиденциальности:

5.1.1 Участники заседаний и телеконференций могут свободно использовать полученную информацию, но ни личность, ни членство говорящего (их), ни какого-либо другого участника не может быть раскрыта; также не может быть упомянуто, что информация была получена на этом совещании. В случае, когда требуется передача информации общественности, решение об этом должно быть принято заранее и согласовано с большинством, а также непосредственно с автором.

5.1.2 В случае, когда требуется передача документа или информации за рамки форума FDM, решение об этом должно быть принято заранее и с согласия авторов документа или информации, а также поставщиков информации, содержащейся в документе или данных.

5.1.3 Исключения:

1. В исключительных случаях происшествий в полете, подпадающих под категорию авиационного происшествия или серьезного инцидента, руководитель форума FDM должен незамедлительно доложить о ситуации полномочным органам по расследованию авиационных происшествий, в соответствии с Регламентом (ЕС) 996/2010. В данном случае преобладают правила конфиденциальности расследования авиационных происшествий.
2. В исключительном случае обнаружения нарушений требований Регламента (ЕС) № 216/2008 и правил его реализации, процедур организации и руководств или условий разрешения, сертификата, которые снижают уровень или серьезно угрожают безопасности полета (падают под сведения 1 уровня правил эксплуатации воздушного транспорта), менеджер форума FDM несет ответственность за передачу информации, необходимой для устранения угрозы безопасности, ответственным сотрудникам NAA.
3. В случае обнаружения угрозы авиационной безопасности, не подпадающей под категории а. или b., руководитель форума FDM должен требовать от вовлеченных сторон принятия корректирующих мер по устранению угрозы безопасности и доклада ему /ей о проведенных мероприятиях. При отсутствии необходимого и своевременного реагирования вовлеченных сторон, менеджеру форума FDM следует передать необходимую для устранения угрозы безопасности информацию, соответствующую персоналу NAA. В любом случае, руководитель форума FDM передает только ту информацию, которая относится непосредственно к устранению угрозы безопасности, только лицам, ответственным за ее устранение.

5.1.4 Участие в совещаниях и конференциях, а также получение внутренних документов обусловлены подписанием настоящего соглашения о конфиденциальности.

5.2 Протоколы совещаний

- a. Протоколы совещаний необходимо вести для лучшей реализации дискуссий и действий; он предоставляются членам форума.
- b. Протоколы совещаний могут содержать список участников / членов. Также протокол совещаний может содержать информацию о личности или принадлежности выступающего или выражающего мнение, если участник не попросит анонимности.

5.3 Руководитель форума может предоставлять информацию для общественности. Сводка протокола совещания содержит общую информацию о посещаемости и затронутым темам.

5.4 Руководитель форума может запросить участвующих эксплуатантов предоставлять, на регулярной основе, отчеты по небольшому числу стандартных событий FDM.

- Данные отчеты по событиям FDM должны быть использованы в целях мониторинга основных рисков эксплуатации, определенных государственным планом безопасности полетов, а не для выполнения надзорных функций.
- Отчеты о событиях FDM, с согласия членов, могут быть использованы для задач анализа / исследования с формального одобрения членами.
- Ни один из участников форума не должен иметь доступа к отчетам любого другого члена.
- В случае, если несколько эксплуатантов предоставят свои отчеты о событиях FDM, руководитель форума может объединять их в национальный «доклад о событиях FDM». Данный доклад не позволит идентифицировать отдельные данные, предоставленные каким-либо из эксплуатантов-участников. Правильно обезличенный отчет по событиям национального FDM может быть представлен участникам форума и использован NAA для определения национальных показателей безопасности полетов.

Логистика и организация работы

6.1 Предполагается планировать, как минимум, одну очную встречу в год. Совещания следует проводить в [Рекомендуется: легкодоступное место].

6.2 [название NAA] должен предложить взять на себя организацию совещания в той степени, в которой это возможно (при желании, совещания могут быть проведены участвующими). Расходы на проезд и проживание ложатся на участников.

6.3 Координирование работы групп в период между встречами, осуществляется средствами связи(телефон, выделенный экстранет, электронные письма, и т.д.).

6.4 Протоколы совещаний и принятые меры должны распространяться среди участников между совещаниями. Заявки на исправления / разъяснения должны быть поданы до следующего совещания.

Данные положения были согласованы и подписаны участниками форума

(далее перечисление):

Имя участника и делегации	Дата и подпись
XYZ	
XYZ	
XYZ	
XYZ	

Приложение 3 - Пример программы первоначальной работы

Данное приложение является примером программы первоначальной работы национального форума FDM.

Она должна быть адаптирована с учетом приоритетов безопасности полетов NAA и ожиданий эксплуатантов. Также следует принять во внимание цели безопасности полетов, установленные Европейским планом обеспечения безопасности полетов, и Рекомендаций EAFDM. Руководитель форума несет ответственность за составление и обновление программы форума.

- провести инвентаризацию проблем, с которыми сталкиваются эксплуатанты в реализации своей программы FDM. Определить практическое решение каждой задачи.
- провести инвентаризацию предпринятых эксплуатантами мер, чтобы гарантировать, что культура безопасности присутствует в их программах FDM. Определить практическое решение затронутых вопросов.
- Установить сравнительный подход в вопросах безопасности эксплуатации, контролируемых программами FDM участников форума. Определить наиболее приоритетные для большинства перевозчиков и для NAA проблемы безопасности, называемые далее «общими приоритетами FDM».
- провести инвентаризацию методов и подходов, используемых эксплуатантами для мониторинга общих приоритетов FDM.
- определить стандартные события FDM, относящиеся к мониторингу общих приоритетов FDM, которые могут быть запрограммированы эксплуатантами для создания отчетов по событиям FDM.

Приложение 4: Нормы и руководящий материал, относящиеся к мониторингу полетных данных и управлению безопасностью полетов

1. Международные нормы и руководящий материал

Требования FDM для эксплуатантов самолетов

Приложение № 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, Эксплуатация воздушных судов

Часть I: Международный коммерческий воздушный транспорт - Самолеты (девятое издание-июль 2010 года):

«3.3.1 Рекомендация. Эксплуатанту самолетов с сертифицированной взлетной массой более 20 000 кг следует принимать и выполнять программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

3.3.2 Эксплуатант самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

Примечание. Эксплуатант может на контрактной основе передать осуществление программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя при этом общую ответственность за выполнение такой программы.

3.3.3 Программа анализа полетных данных не влечет за собой принятия мер в виде наказания и включает надлежащие меры предосторожности в целях защиты источника(ов) таких данных.»

Требования FDM для эксплуатантов вертолетов

Приложение ИКАО № 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, Эксплуатация воздушных судов

Часть III: Международные полеты. Вертолеты (седьмое издание - июль 2010 года):

«1.3.1 Рекомендация. Эксплуатант вертолета, имеющего сертифицированную взлетную массу более 7 000 кг или пассажироместимость более 9 человек и оснащенного самописцем полетных данных, должен разработать и осуществлять программу анализа полетных данных в рамках своей системы управления безопасностью полетов.

Примечание. Эксплуатант может поручить реализацию программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя за собой общую ответственность за реализацию такой программы.

1.3.2 Программа анализа полетных данных не предусматривает применения наказания и обеспечивает адекватные гарантии защиты источника(ов) данных.»

Государственная программа безопасности полетов (SSP)

Приложения ИКАО

Приложения ИКАО 1, 6, 8, 11, 13 и 14 содержат требования к государствам по созданию Государственной программы безопасности полетов (SSP), в целях достижения приемлемого уровня безопасности полетов гражданской авиации. SSP – это система руководства для управления безопасностью полетов в государстве.

Документ ИКАО 9859: Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (третье издание 2013г.):

Документ ИКАО 9859, Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), предоставляет руководство для развития и реализации SSP в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой (SARPs). В приложениях документа приводятся различные практические примеры того, как связать систему управления безопасностью полетов с Государственной программой побезопасности полетов NAA.

Дополнительный руководящий материал

CAA UK CAP 739: Мониторинг полетных данных, руководство по успешной эксплуатации (Август-2003)

В данном документе излагаются правила, касающиеся установления, а затем получения преимуществ безопасности от мониторинга полетных данных (FDM) эксплуатантами программы.

Департамент транспорта США, FAA - Консультативный циркуляр №: 120-82:

Данный консультативный циркуляр (AC) является руководством по разработке, реализации и работе Программы обеспечения качества выполнения полетов (FOQA), используемой Федеральным

Управлением гражданской авиации США (FAA).

2. Современный нормативный контекст в Европе

Правила эксплуатации воздушного транспорта

В соответствии с Положением комиссии 859/2008 (OPS EU), пункт OPS 1.037:

«(а) Эксплуатант должен разработать и проводить в жизнь программу предотвращения авиапроисшествий и программу безопасности полетов, которая может быть объединена с системой качества, включая:

[...]

4. Программа мониторинга полетных данных для воздушных судов, превышающей 27 000 кг МСТОМ. Мониторинг полетных данных (FDM) является про-активным использованием цифровых данных ежедневных рейсов в целях повышения безопасности полетов. Программа мониторинга полетных данных не должна быть карательной и содержать адекватные гарантии защиты источника(ов) данных;»

Соответствующее руководство можно найти в брошюре «Временное руководство JAA» (TGL 44), ACJOPS1.037 (a) (4)⁴.

Положения, касающиеся мониторинга полетных данных в OPSEU и TGL 44 были

⁴Содержит руководство для эксплуатантов ВС по:

- Использование информации FDM
- Техника анализа мониторинга ПД
- Инструменты анализа, оценки и контроля обработки FDM
- Обучение и публикации
- Требования к данным по авиационным происшествиям и инцидентам
- Схема передачи отчетов о событиях в компании
- Стратегия восстановления данных
- Стратегия сохранения данных
- Политика доступа к данным и их безопасности
- Документация по процедурам
- Бортовая авионика и оборудование

перенесены в проект Европейского Регламента воздушных перевозок (Издание EASA 04/2011), в части

ORO, пункт ORO.AOC.130 Мониторинг полетных данных - самолеты.

Европейский план по безопасности полетов

Расширение ролей между Европейским Союзом и государствами-членами делает невозможным для государств-членов принятие полной ответственности за SSP. Для Европейской программы безопасности полетов возникает необходимость дополнения того, что было сделано государствами-членами, в том числе, переданных ЕС полномочий.

Предлагаемый подход к Европейской безопасности полетов основывается на трех элементах:

Набор стратегий и целей от политических властей (*стратегия*)

1. Интегрированный свод правил и процедур, направленных на повышение безопасности полетов (Европейская программа по безопасности полетов).
2. Оценка важнейших вопросов безопасности полетов и соответствующий план действий (Европейский план по безопасности полетов).

План предусматривает меры по решению важнейших проблем безопасности полетов. Это 4-летний план, который обновляется ежегодно.

По настоянию EAFDM, на период 2012-2015 в план были включены следующие меры:

«Государства должны установить регулярный диалог с национальными эксплуатантами воздушных судов по программе мониторинга полетных данных (FDM) с целью:

- Пропагандировать преимущества FDM, связанные с безопасностью полетов,
- Содействовать установлению открытого диалога по реализации FDM, культуры безопасности,
- Поощрять включение эксплуатантами процедур FDM, относящихся к профилактике RE, MAC, CFIT и LOC-I, или других вопросов национального уровня, в их программы FDM,
- Согласовать с эксплуатантами на добровольной основе, передачу регулярных отчетов о стандартизированных событиях FDM, связанных с основными приоритетами SSP».

3. Инициативы, связанные с продвижением мониторинга полетных данных

Ряд инициатив по безопасности полетов продвигают FDM; NAA, желающий создать национальный

FDM форум, возможно, захочет установить контакт с некоторыми из них. Приведенный ниже ориентировочный перечень далеко не исчерпывающий:

- **Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM)** представляет собой добровольное партнерство между EASA и NAA. Членство, как правило, закреплено за NAA и EASA, но при определенных обстоятельствах допускаются наблюдатели.
- **Форум по FDM европейских перевозчиков по мониторингу полетных данных (EOFDM)** представляет собой независимую инициативу в области безопасности полетов под руководством отрасли под эгидой Европейской группы по безопасности полетов (ECAST). EOFDM управляется европейскими перевозчиками, но NAA вправе требовать участия.
- **Всемирная HFDM** представляет собой добровольное сотрудничество по безопасности полетов с миссией «повысить безопасность полетов вертолетов

путем акцентирования внимания и управления вопросами, касающимися производства, обслуживания, поддержки и эксплуатации систем HFDM».