



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов

**РОЛЬ РУКОВОДСТВА ВО ВНЕДРЕНИИ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ посвящен важному значению осуществления государствами инициатив в области информации и подготовки кадров и стратегии управления безопасностью полетов, в частности нацеленных на сектор руководства авиационной отрасли. В этой связи конкретно имеется в виду обобщение и анализ соответствующей информации, направляемой генеральному директору и другим членам руководства организации. Все это преследует цель достижения действенного вклада и принятия обязательств со стороны этого важного сектора в целях поддержки внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП).

Поэтому мы подчеркиваем необходимость получения государствами содействия со стороны ИКАО в плане предоставления информации о роли руководства и в плане поддержки государств с помощью рекомендаций, информации или процедур, содействующих вкладу руководства отрасли, принимая во внимание, что именно руководство несет ответственность за безопасность и что они в меньшей степени имеют возможность получения специализированной подготовки в силу динамики своей работы.

Действия: Ассамблее предлагается настоятельно призвать ИКАО принять необходимые меры для следующего:

- a) сосредоточения усилий на вопросе о роли генерального директора и старшего руководства во внедрении и организации работы СУБП, чтобы использовать группу экспертов для выработки более конкретных справочных текстов, правил или методов обучения, в большей степени учитывающих конкретные особенности уровня руководства;
- b) включения обмена опытом разных государств по вопросам управления в программы форумов или региональные совещания, а также использования этих сценариев для выработки альтернативных решений в этой проблемной области;
- c) выработки любых других инициатив, которые могут быть сочтены целесообразными для решения этого трудного вопроса в целях поддержки государств.

¹ Вариант на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1. <i>Выдача свидетельств авиационному персоналу</i> Приложение 6. <i>Эксплуатация воздушных судов</i> Приложение 8. <i>Летная годность воздушных судов</i> Приложение 11. <i>Обслуживание воздушного движения</i> Приложение 13. <i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i> Приложение 14. <i>Аэродромы</i> Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Повышение безопасности полетов и обеспечение надлежащего перехода к новым основным принципам безопасности требует действенного внедрения как систем управления безопасностью полетов (СУБП) в отрасли, так и государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в государствах.

1.2 Для обеспечения действенного внедрения этих процессов (СУБП и ГосПБП) необходимо неизменная вовлеченность организаций, прежде всего в плане поддержки деятельности, предлагаемой работниками, назначенными для планирования, реализации и контроля за внедрением и координацией СУБП и ГосПБП.

1.3 Такая организационная поддержка инициируется и расширяется на основе решений руководства. Если безопасность полетов и новые методы управления не станут одним из ведущих приоритетов для руководства авиационной отрасли, прогресс будет медленным и будет наталкиваться на большее число препятствий, чем в настоящее время, поскольку руководство организации – это орган, уполномоченный, в числе прочего, принимать решения и меры и распределять ресурсы, что в свою очередь определяет ритм, ценности, политику и практику организации.

1.4 Кроме того, как указано в главе 2 *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859), управленческие работники ограничены в плане времени, бюджетов и политики. Поскольку эти трудности не всегда можно предотвратить, необходимо принимать меры по их выявлению и снижению их отрицательных последствий, прежде всего если учесть, что большинство фундаментальных факторов и факторов неопределенности в организации в самом начале связаны с людьми, принимающими управленческие решения.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Национальный институт гражданской авиации (НИГА) Боливарианской Республики Венесуэла предпринимает все усилия по внедрению СУБП и ГосПБП.

2.2 В этой связи опыт обучения специалистов 176 организаций венесуэльской авиационной отрасли, включая авиакомпании, организации авиационно-технического обслуживания, авиационно-учебные центры, аэропорты и организации аэронавигационного

обслуживания, позволил этому органу регулирования авиационной отрасли глубже вникнуть в ее работу и благодаря этому четко контролировать процессы внедрения систем управления.

2.3 Анализ результатов контроля и предоставления консультативных услуг этим организациям, а также ответы специалистов авиационной отрасли, отвечающих за внедрение СУБП в своих компаниях, определили роль и задачи руководства в качестве важного фактора, который мог бы во многом способствовать или препятствовать внедрению и координации СУБП.

2.4 В этой связи, хотя определить старшее административное должное лицо организации достаточно просто, его обязанности не всегда можно принимать как нечто очевидное. Особенности работы руководителей, а также их задач, интересов и динамики работы становятся главным препятствием для внедрения СУБП, когда они не обобщают и реализуют нужную информацию. В Венесуэле мы смогли выявить различие в плане прогресса СУБП в зависимости от того, получили ли ответственные руководители доступ к обучению по вопросам СУБП. Разница оказалась огромной. Важно помнить, что люди, которые получили подготовку, это обычно те же, кто отвечает за деятельность по обеспечению безопасности полетов, и эти же работники отвечают за информирование старшего руководства и генерального директора о большой важности их роли, принимая во внимание, что эти работники часто специализируются и получают подготовку не в области безопасности полетов, а в других областях.

2.5 Следует также отметить, что во многих организациях руководители высшего звена не всегда раньше работали в авиационной отрасли, а в других ситуациях имеется ротация управленческих работников на этих должностях либо из-за продажи или слияния компаний, либо по политическим или внутренним соображениям в случае государственных структур.

2.6 Поскольку вопрос о вовлеченности руководства столь актуален и сложен в плане внедрения и координации СУБП и ГосПБП, важно сосредоточить усилия на роли руководства, выработав процедуры, которые в будущем повысят уровень информированности и заинтересованности в этом важном профессиональном секторе. Содействие может оказываться в виде справочных текстов, конкретного обучения, учитывающего специфику управленческих кадров, дополнительной информации по Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS), поддержки при обмене опытом на региональном уровне или других инициатив, рассматриваемых ИКАО или государствами, чтобы расширить участие и повысить вклад уровня управления, который в конечном счете является органом, отвечающим за управление безопасностью полетов.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Действенное и динамичное внедрение СУБП в авиационной отрасли крайне важно для достижения перехода к новым рамкам обеспечения безопасности полетов.

3.2 Опыт внедрения СУБП в Венесуэле позволил определить роль старшего руководства и генерального директора как важную роль катализатора, осуществление которой влияет на успех внедрения СУБП или трудности с ним.

3.3 В силу непосредственного воздействия на повышение безопасности и в свете динамики и трудового контекста, ИКАО и государствам следует сосредоточить усилия на изыскании инициатив и стратегий, содействующих обучению и профессиональной подготовке по вопросам безопасности полетов и конкретно нацеленных на роль генерального директора и

старшего руководства. Эти стратегии приведут к усилению организационной поддержки деятельности, нацеленной на внедрение СУБП и ГосПБП.

3.4 Наконец, форумы или дискуссии по вопросу управления важны в рамках обмена опытом между государствами на региональном уровне.

— КОНЕЦ —