



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункты 28 и 29 повестки дня: Безопасность полетов. Возникающие вопросы

**ОБЪЕДИНЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЗНАНИЯМИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ:
ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов¹, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

По прогнозам изготовителей воздушных судов к 2030 году каждые три месяца вероятно будет происходить одно авиационное происшествие с воздушным судном коммерческой авиации. Чтобы устранить этот явно неприемлемый социальный риск, необходимо дополнительно к обмену данными о безопасности полетов определить концепцию объединенного в масштабе всей отрасли управления знаниями о безопасности полетов, основанной на принципах государственных программ по безопасности полетов и систем эксплуатантов по управлению безопасностью полетов, а также на положениях нового Приложения 19 ИКАО. Успех такой концепции будет зависеть, но не только, от обмена данными о безопасности полетов и обеспечит более сбалансированное объяснение данных, а также их обоснование и контекст, что поможет понять, каким образом лучше всего повышать эксплуатационную безопасность.

Такой подход не должен быть связан с дополнительными расходами для авиационной отрасли, а призван просто свести вместе уже существующие элементы. Государства и поставщики авиационного обслуживания извлекут большую пользу от более широкого распространения информации высокого качества, которая поможет им осуществить эффективные и рентабельные мероприятия по повышению уровня безопасности полетов. Внедрение рационального глобального подхода к управлению знаниями поможет удовлетворить потребности в такой информации и избежать дублирования работы.

Действия: Ассамблее предлагается рекомендовать, чтобы Совет ИКАО предложил в частности Группе экспертов по управлению безопасностью полетов в ее дальнейшей работе по Приложению 19 безотлагательно уделить внимание оказанию широкого содействия внедрению объединенного в масштабе всей отрасли подхода к управлению знаниями о безопасности полетов.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 По прогнозам изготовителей воздушных судов к 2030 году каждые три месяца вероятно будет происходить одно авиационное происшествие с воздушным судном коммерческой авиации. Такие прогнозы основаны на данных о частоте авиационных происшествий в настоящее время и показателях ожидаемого роста объема воздушных перевозок. Это является неприемлемым социальным риском, который в случае реализации подрывает устойчивость экономической жизнеспособности авиационной отрасли.

1.2 ИКАО успешно лидирует в работе по обеспечению безопасности полетов и уже создала для государств прочную основу в виде систем и подходов к деятельности по повышению уровня безопасности полетов, например государственные программы обеспечения безопасности полетов, а также разработала восемь критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и организовала внедрение систем управления безопасностью полетов. Кроме этого, ИКАО разработала новое Приложение 19, что будет содействовать дальнейшему внедрению структурированного подхода к управлению безопасностью полетов. Однако для снижения в будущем количества авиационных происшествий необходимо дополнительно к обмену данными о безопасности полетов внедрить в полном объеме объединенный в масштабе всей отрасли подход к управлению информацией о безопасности полетов. Широко распространяемая и хорошего качества информация о безопасности полетов служит "источником жизненной силы" упомянутых выше систем, которые необходимо использовать для дальнейшего повышения эксплуатационной безопасности.

2. ЦЕЛЬ И МАСШТАБ

2.1 Цель настоящего документа заключается в продвижении концепции создания объединенного в масштабе всей авиационной отрасли управления знаниями о безопасности полетов в качестве ключевого инструмента дальнейшего повышения уровня безопасности полетов.

2.2 В данном документе приводится описание существующих в настоящее время ограничений использования информации о безопасности полетов, которая является инструментом повышения безопасности, и в которой речь идет о потенциальных выгодах применения объединенного в масштабе всей авиационной отрасли управления знаниями о безопасности полетов и излагаются основополагающие принципы и элементы такого подхода.

3. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

3.1 В рамках системы управления безопасностью полетов поставщики авиационного обслуживания занимаются повышением эксплуатационной безопасности, применяя такие процессы, как выявление опасностей, оценки рисков и смягчение их последствий. Однако в настоящее время для этих процессов используются фрагментированные знания, которые часто ограничены отдельным поставщиком авиационного обслуживания или государством, хотя и дополняемые, в какой-то степени, специально собираемыми в глобальном масштабе знаниями о безопасности полетов.

3.2 Существующее управление знаниями о безопасности полетов в огромной мере зависит, хотя и не ограничивается, от эффективности обмена данными о безопасности полетов.

Однако, чтобы обеспечить безопасность отрасли в долгосрочной перспективе, недостаточно просто попытаться улучшить сбор, хранение и обмен "жизненно важными данными". Необходимо преобразовывать факты и цифры в реальные знания (интеллект системы безопасности), которые обеспечивают всеобъемлющее объяснение, контекст, а также проактивное, рациональное и системное понимание того, как действительно можно повысить уровень эксплуатационной безопасности полетов.

4. **ВЫГОДЫ**

4.1 Суть объединенного в глобальном масштабе управления знаниями о безопасности полетов заключается в накоплении опыта в масштабе всей отрасли и обмен информацией о передовой практике. Только благодаря такому подходу авиационное сообщество сможет комплектовать соответствующую информацию и извлекать уроки из несчастных, со статистической точки зрения, происшествий, связанных с безопасностью полетов. Предлагаемый подход позволит на системной основе объединить различные элементы в цепи знаний о безопасности полетов, что позволит более эффективно и рационально проводить мероприятия по повышению уровня безопасности полетов и снизить вероятность дублирования работы.

4.2 Переход от режима, ориентированного главным образом на обмен данными о безопасности полетов к концепции полномасштабного управления знаниями о безопасности полетов полностью отвечает предстоящим согласно Приложению 19 нововведениям, которые уже имеют место в Европе и полностью отвечают будущей политике и направлению действий ЕС в сфере области обеспечения безопасности полетов.

5. **УПРАВЛЕНИЕ ЗНАНИЯМИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КАК ОСНОВНОЙ ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

5.1 Применение подхода, описание которого приведено в данном документе, в процессе повышения эксплуатационной безопасности, позволит государствам и поставщикам авиационного обслуживания более эффективно реализовать улучшения, обеспечивающие повышение эксплуатационной безопасности, и, кроме того, они будут лучше готовы для решения в будущем проблем, возникающих с обеспечением безопасности полетов.

5.2 Предполагается, что подход к управлению знаниями о безопасности полетов должен основываться³ на следующих принципах и элементах:

- а) **Всеобъемлемость.** Полный охват передовых практик с учетом всех сегментов авиации, различных географических регионов и разнообразных эксплуатационных условий;

³ Прототипом инструмента, основанного на принципах, изложенных в п. 5.2 документа, служит платформа на веб – основе SKYbrary, которая является партнерским проектом ЕВРОКОНТРОЛЯ, ИКАО, Фонда безопасности полетов, Комитета Соединенного Королевства по безопасности полетов, Европейской стратегической инициативы по безопасности полетов Европейского агентства по безопасности полетов, руководимой ФАУ Группы по безопасности полетов коммерческой авиации, Международной федерации летной годности и Международной группы сотрудничества по системам управления безопасностью полетов.

- b) **Отслеживаемость.** Источники передовых практик, нормативных требований, практики управления безопасностью полетов и свидетельства устойчивости и уязвимых мест должны быть отслеживаемыми;
- c) **Доступность, качество и достоверность.** Главным для профессионалов, занимающихся обеспечением безопасности полетов, является универсальный доступ. Знания о безопасности полетов должны быть достоверными и надежными;
- d) **Готовность и простота использования.** Существует большое количество элементов знаний о безопасности полетов. Для поиска желаемой информации очень важно иметь интеллектуальный механизм, обеспечивающий быстрый поиск;
- e) **Гибкость.** Подход и связанные с ним процессы должны быть в достаточной мере гибкими, чтобы можно было вносить изменения в структурные элементы;
- f) **Эффективность и устойчивость.** Такой подход не должен создавать какой-либо дополнительной нагрузки на авиационное сообщество и при его применении должны в полном объеме использоваться существующие процессы и инструменты.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 Ассамблее предлагается рекомендовать Совету ИКАО, чтобы Группа экспертов по управлению безопасностью полетов в своей дальнейшей работе по Приложению 19 конкретно и безотлагательно уделила внимание широкому продвижению внедрения концепции объединенного в масштабе всей отрасли управления знаниями о безопасности полетов.

— КОНЕЦ —