



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

- Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий
- 2.3. Издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) 2026–2028 гг.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ПОЗИТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Японией при поддержке Австралии, Таиланда, Филиппин
и Международного совета аэропортов (МСА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе представлены мероприятия, проводимые некоторыми японскими авиакомпаниями и Японским управлением гражданской авиации (JCAV) по формированию позитивной культуры безопасности полетов. В частности, эти две организации символизируют эту деятельность, которая проводится для обеспечения того, чтобы прошлые авиационные происшествия и извлеченные уроки никогда не были забыты, а также для подтверждения важности поддержания безопасности полетов.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, содержащейся в п. 3.3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Что касается формирования позитивной культуры безопасности полетов, в *Руководстве по управлению безопасностью полетов (SMM)* (Doc 9859) говорится о необходимости того, "чтобы и государства, и поставщики обслуживания популяризировали позитивную культуру обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы способствовать эффективной реализации управления безопасностью полетов через ГосПБП/СУБП". Кроме того, в Глобальном плане по безопасности полетов ИКАО (ГПБП) на 2023–2025 годы также говорится, что "ГПБП призван повысить безопасность полетов гражданской авиации во всем мире путем содействия созданию позитивной культуры безопасности полетов". В этом документе представлены усилия некоторых японских авиакомпаний и JCAV по формированию позитивной культуры безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Деятельность All Nippon Airways по формированию позитивной культуры безопасности полетов¹

2.1.1 30 июля 1971 года реактивный истребитель F-86F Sabre Воздушных сил самообороны Японии столкнулся с самолетом Боинг 727-200 авиакомпании All Nippon Airways (ANA), выполнявшим рейс 58 вблизи Сидзукуиси, префектура Иватэ, в результате чего оба воздушных судна потерпели крушение. Все 162 человека, находившиеся на борту авиалайнера, погибли, и это была крупнейшая авиационная катастрофа в Японии на тот момент по числу жертв.

2.1.2 В 2007 году в Токио был создан Учебный центр ANA по безопасности полетов на основе предложения молодого сотрудника, который заявил, что Группа ANA нуждается в таком учреждении для обеспечения того, чтобы прошлые авиационные происшествия никогда не были забыты. Этот Центр был переведен в комплекс ANA Blue Base в 2019 году и вновь открыт для сотрудников в этих новых условиях. Центр реализует программу обучения в области безопасности полетов, которая основана на той мотивации, которая привела к его созданию еще в 2007 году. Программа позволяет слушателям научиться воплощать принципы обеспечения безопасности полетов через свои действия на рабочем месте, поощряя их к активному использованию трех концепций Центра: 1) признание проблемы авиационных происшествий, 2) понимание различных мнений, 3) обсуждение с коллегами.

2.1.3 В Центре выставлены обломки воздушного судна, чтобы сотрудники помнили о последствиях и разрушениях, вызванных авиационными происшествиями. Они также могут прослушать комментарии об авиационных происшествиях и других инцидентах. Центр также имеет следующие четыре сегмента:

- a) Сегмент 1. *Помещение для представления вводной информации*: в этом сегменте сотрудники осознают проблему серьезных авиационных происшествий, имевших место в Группе ANA, и могут осмотреть обломки воздушного судна, выполнявшего рейс 58 ANA и потерпевшего крушение возле Сидзукуиси, которые выставлены для напоминания сотрудникам о последствиях и разрушениях, вызванных такими авиационными происшествиями.
- b) Сегмент 2. *Кинозал*: в кинозале демонстрируются видеофильм с анимационными реконструкциями авиационных происшествий, а также кадры, снятые в местах авиационных происшествий. Крайне важно никогда не допустить повторения авиационных происшествий, поэтому в этом видеофильме подробно рассказывается о фактах и уроках, извлеченных из этих происшествий, чтобы передать их разрушительный характер и сформировать чувство личной ответственности у сотрудников.
- c) Сегмент 3. *Зал обещаний*: здесь сотрудники могут узнать о взглядах своих старших коллег, имеющих опыт реальных авиационных происшествий, и поразмышлять над ними. В самом центре этого зала находится "Колонна", на которой размещены "Принципы безопасности полетов Группы ANA" и текст обещания, которое каждый слушатель дает в отношении своих действий по обеспечению безопасности полетов.

¹ Учебный центр по безопасности полетов Группы ANA: <https://www.ana.co.jp/group/en/safe/culture/asec/>

- d) **Сегмент 4. Зал для активных занятий:** в этом зале сотрудники делают первый шаг к реализации концепции безопасности полетов посредством своих действий на рабочем месте. В этом зале сотрудники расширяют свой кругозор, обсуждая ошибки, которые они допустили, и участвуют в семинарах со своими коллегами.



Сегмент 1, помещение для представления вводной информации



Сегмент 2, кинозал



Сегмент 3, зал обещаний



Сегмент 4, зал для активных занятий

2.2 Деятельность Japan Airlines по формированию позитивной культуры безопасности полетов²

2.2.1 12 августа 1985 года воздушное судно Боинг 747SR-100 авиакомпании Japan Airlines (JAL), выполнявшее рейс 123 и летевшее по маршруту, пострадало от серьезного разрушения конструкции и разгерметизации через 12 минут после вылета. Пролетев под минимальным контролем еще 32 минуты, Боинг 747 потерпел крушение в районе горы Осутака (известной как Хребет Осутака), префектура Гунма. В результате крушения погибли все 15 членов экипажа и 505 из 509 находившихся на борту пассажиров – выжили только четверо. Крушение рейса 123 является самой смертоносной авиакатастрофой в истории авиации.

2.2.2 Группа JAL открыла Центр по продвижению безопасности полетов 24 апреля 2006 года, чтобы подтвердить важность безопасности полетов и извлечь уроки из этого авиационного происшествия. Группа JAL позиционирует этот центр как свою "Крепость безопасности полетов" и основу для безопасных и надежных полетов. Каждому сотруднику напоминают, что им доверены бесценные жизни и имущество людей.

² Центр JAL по продвижению безопасности полетов: <https://www.jal.com/en/safety/center/>

2.2.3 Центр по продвижению безопасности полетов состоит из двух помещений:

- a) В *демонстрационном помещении* выставлены обломки воздушного судна, включая неисправную вертикальную переборку хвостовой части, считающуюся основной причиной крушения рейса JAL123, обломки хвостовой части фюзеляжа, речевой самописец, личные вещи пассажиров, газетные сообщения и фотографии места крушения.
- b) *Библиотека* содержит информацию об истории концепции безопасности полетов и об усовершенствованиях в области обеспечения безопасности полетов, основанных на уроках, извлеченных из авиационных происшествий, а также цифровые табло с описанием реальных примеров смягчения последствий серьезных авиационных происшествий и т. д. Также представлено "Мое обещание соблюдать требования по безопасности полетов", которое дают сотрудники Группы JAL.



Вход



Библиотека



Демонстрационный зал



Демонстрационный зал

2.2.4 В обеих авиакомпаниях большинство сотрудников пришли в компанию уже после авиационных происшествий, и теперь в них меньше тех сотрудников, которые были свидетелями этих катастроф. При этом эти объекты не только используются в качестве тренировочных площадок для сотрудников, чтобы учесть уроки прошлых авиационных происшествий и подтвердить важность обеспечения безопасности полетов, но они также открыты для общественности, чтобы те, кто интересуется вопросами безопасности полетов, сохранили уроки этих авиационных происшествий для будущих поколений (для посещения требуется бронирование).

2.3 Деятельность JCAB по формированию позитивной культуры безопасности полетов

2.3.1 Само собой разумеется, что приверженность старшего руководства принципам безопасности полетов, предусмотренная в Приложении 19 "*Управление безопасностью полетов*", имеет большое значение, но чтобы избежать одностороннего характера такой приверженности старшего руководства, с 2019 года была внедрена инициатива по оценке руководителей подчиненными. Кроме того, отдел безопасности полетов и авиационной безопасности JCAB разработал концепцию и принципы, которые вывешиваются на стенах в служебных помещениях, и каждый сотрудник ставит перед собой полугодовые цели, основанные на этих ценностях, достижение которых оценивается его/ее руководителем.

2.3.2 JCAB также периодически проводит обучение и тренинги по безопасности полетов для своих сотрудников (например, посещение Центра JAL по продвижению безопасности полетов, восхождение на гору Осутика для посещения мемориала и молитвы у могильных плит с именами погибших и т. д.).

2.3.3 К сожалению, в начале 2024 года в аэропорту Ханэда имел место несанкционированный въезд на ВПП, что привело к авиационному происшествию. Есть надежда, что в будущем развитие культуры безопасности полетов будет продолжено, чтобы предотвратить повторение таких авиационных происшествий не только в Японии, но и в других государствах мира.

3. ВЫВОД

3.1 Культура безопасности полетов – это результат использования индивидуальных и общеорганизационных ценностей, установок, компетенций и поведения, связанных с безопасностью полетов, которые включают поощрение представления сообщений об опасностях, справедливое отношение к лицам, сообщающим такую информацию, гибкость к изменяющимся требованиям и извлечение уроков из угроз по мере их выявления.

3.2 Надеемся, что изложенные выше усилия некоторых авиакомпаний и JCAB послужат катализатором для развития культуры безопасности полетов и будут полезны и для других государств и отраслей.

3.3 В свете вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.3/х. Деятельность по формированию позитивной культуры безопасности полетов

Конференции:

- a) принять к сведению подход некоторых авиакомпаний и Японского управления гражданской авиации (JCAB) для формирования позитивной культуры безопасности полетов;
- b) поощрять государства и отрасль к обмену опытом и передовыми методами осуществления инициатив по укреплению культуры безопасности полетов.