



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

КАК AIG МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ГосПБП

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный рабочий документ содержит предложение об усилении взаимосвязи между функциями расследования авиационных происшествий (AIG) и Государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП) посредством пересмотра положений по расследованию авиационных происшествий и системе управления безопасностью полетов в Приложении 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" и Приложении 19 "*Управление безопасностью полетов*", а также соответствующего инструктивного материала. Он также настоятельно рекомендует государствам обмениваться информацией, знаниями и опытом в области связанных с ГосПБП функций путем использования основанной на интернете комплексной системы ИКАО по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) или любого другого массива данных, который может упростить обмен данными и их хранение.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- б) поручить ИКАО обязать существующие группы экспертов и специалистов по AIG и системе управления безопасностью полетов (СУБП)/ГосПБП предусмотреть разработку положений, политики и инструктивного материала, с тем чтобы позволить государствам усилить взаимосвязь между функциями AIG и ГосПБП. Это может потребовать рассмотрения вопроса о пересмотре существующих Приложений 13 и 19 и их соответствующих документов, а также связанных с AIG вопросов протокола (ВП) при оценке ИКАО реализации ГосПБП в рамках УППКБП;
- в) призвать государства регулярно обмениваться информацией, знаниями и опытом, касающимися управления риском в области безопасности полетов в рамках их ГосПБП, со всеми его элементами, включая функции AIG, и использовать для этой цели основанную на интернете комплексную систему ИКАО по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) или любого другого массива данных, который может упростить обмен данными и информацией и их хранение.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ относится к стратегической цели "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 9756 "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов". Часть I "Организация и планирование". Часть II "Процедуры и контрольные карты". Часть III "Расследование". Часть IV "Предоставление отчетов". Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С начала XXI века в отрасли и на государственном уровне начал применяться *общесистемный* подход, и таким образом система управления безопасностью полетов (СУБП) и Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) осуществлялись с помощью эффективно интегрированных возможностей сбора и анализа данных и при наличии заранее определенных показателей и целевых уровней безопасности полетов.

1.2 *"Однако до настоящего времени системы обеспечения безопасности полетов в основном были сосредоточены на индивидуальных показателях эффективности обеспечения безопасности полетов и местном контроле и в наименьшей степени учитывали более широкий контекст авиационной системы в целом. Это привело к растущему признанию сложности авиационной системы и роли различных организаций в обеспечении безопасности полетов. Существует множество примеров происшествий и инцидентов, из которых следует, что интерфейсы между организациями внесли свой вклад в отрицательный исход событий."* (Пункт 2.1.4 d) документа ИКАО Дос 9859).

1.3 Сейчас становится важным усилить взаимосвязь между Приложениями 13 и 19 более чем в одном направлении. Цель заключается в интегрировании усилий на государственном уровне для реализации высокоуровневых задач расследований, нацеленных на повышение безопасности полетов. Текущие взаимосвязи не очевидны, и ни одно из этих Приложений не содержит конкретных положений для объяснения и продвижения таких взаимосвязей.

1.4 Государственное расследование авиационных происшествий является одним из основных элементов управлений риском в области безопасности полетов на государственном уровне, и данный компонент риска требует базовой координации действий между государственным полномочным органом по расследованию авиационных происшествий (AIA) и органом, ответственным за реализацию Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). В частности, государству необходимо очень тщательно учитывать результаты анализа на основе оценки риска.

1.5 Один из примеров взаимосвязи между Приложениями 13 и 19 касается рекомендации по безопасности полетов. Приложение 13 (Стандарты 6.11 и 6.12) требует, чтобы у государства имелась система отслеживания действий по выполнению рекомендаций по обеспечению безопасности, которые были им подготовлены в ходе расследования или в окончательном отчете. Для того чтобы рекомендация по обеспечению безопасности была эффективной, в ней должны быть определены риск, меры по устранению риска, причины непринятия таких мер, а также рекомендованные действия по исправлению ситуации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Приложение 13 требует от государств проведения расследования авиационных происшествий, серьезных инцидентов и выборочных инцидентов в соответствии с национальными требованиями государства. В этом отношении на государство возложена ответственность за установление необходимости проведения расследования того или иного события и масштаба такого расследования. Решение о проведении расследования скорее основано на оценке риска, которому подвергаются при этом события, а не на обязательстве расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов (по определенным критериям).

2.2 При выявлении фактора опасности особенно важной частью для управления риском для безопасности полетов является методика *реагирования*. С помощью определенных показателей, обнаруженных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов, факторы опасности будут более четко определены. Расследования, обеспечивающие глубокий анализ, который устанавливает коренные причины, вносят существенный вклад в повышение уровня безопасности полетов, в то время как расследования, которые не идут дальше установления базового уровня причинности, ограничат ценность расследования.

2.3 Осуществление ГосПБП является ответственностью государственного общеавиационного агентства, и в большинстве государств национальный полномочный орган гражданской авиации несет ответственность за реализацию большей части ГосПБП. Ответственность органа АИА перед ГосПБП достигается путем привязки причин авиационных происшествий к связанным с ГосПБП факторам. Результаты расследований должны быть интегрированы с другими элементами ГосПБП благодаря положениям, предусматривающим представительство АИА в координационной группе ГосПБП.

2.4 Эта взаимосвязь поддерживается Рекомендацией 5.2.2 Приложения 19, которая рассматривает окончательный отчет в качестве дополнительного источника, подлежащего использованию для отслеживания принятия предупредительных мер по устранению фактических или потенциальных недостатков в обеспечении безопасности полетов. Существенной точкой пересечения является вводная информация, которая поступает из расследований в системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS), предусмотренные Приложением 19. Эти системы содействуют проведению анализа информации, касающейся фактических или потенциальных недостатков в обеспечении безопасности полетов.

2.5 Окончательный отчет создает основу для того, чтобы АИА задокументировал выводы по рискам для безопасности полетов и выдал рекомендации по обеспечению безопасности полетов. Таким образом, передача окончательных отчетов, которые содержат рекомендации по обеспечению безопасности полетов, заинтересованным государствам и ИКАО дает возможность АИА поддерживать базу данных ГосПБП. То же самое применимо к хранилищу ИКАО, содержащему рекомендации по обеспечению безопасности полетов, имеющие глобальное значение (SRGC).

2.6 Передача рекомендаций по обеспечению безопасности полетов не ограничена окончательным отчетом, и ее форма вместе с приурочиванием передачи рекомендаций по обеспечению безопасности полетов зависит от степени риска, связанного с лежащей в их основе проблеме безопасности полетов. Однако выпуск окончательных отчетов предоставляет государствам, имеющим небольшие базы данных, альтернативную возможность использовать для выявления своих факторов опасности и управления риском в области безопасности полетов располагаемые международные источники.

2.7 Применительно к *общесистемной* концепции расследования полномочному органу АИА необходимо принять во внимание целый ряд возможностей, чтобы достичь цели расследования. К этим возможностям относятся следующие:

- *Эффективное законодательство*, дающее АИА полномочия для сбора данных, касающихся человеческих и организационных факторов, которые рассматриваются как краеугольный камень любого инициированного ГосПБП расследования. Специалисты АИА по расследованию должны быть уполномочены анализировать учетные данные организации, включая те, которые касаются руководителей высшего звена, ради выявления опасностей, связанных с организационной культурой, затруднительным выбором руководства и приверженностью руководства задаче обеспечения безопасности полетов. Для выявления этих организационных аспектов специалистам по расследованию может потребоваться ознакомиться с личными делами, которые могут считаться конфиденциальными в некоторых государствах.
- *Учебная подготовка* специалистов по расследованию, с тем чтобы они стали компетентными для осуществления необходимых функций анализа риска для безопасности полетов. Традиционная подготовка для специалистов по расследованию не повысит уровень их компетенции в расследовании человеческих и организационных факторов. Это не означает, что специалистам по расследованию необходимо быть подготовленными до уровня специалистов по человеческому фактору, однако полученная подготовка должна позволять специалистам по расследованию определять, когда им необходима помощь специалиста по человеческому фактору.
- Эффективный *инструктивный материал* имеет важное значение для выявления и анализа всех опасных факторов, связанных с интерфейсами управления безопасностью полетов между организациями, которые играли определенную эксплуатационную роль в данном событии. Процесс выявления и анализа опасности должен учитывать организационные факторы каждой организации, причастной к данному событию, а также то, каким образом система управления безопасностью выявляла и устраняла недостатки в организационной системе обеспечения безопасности. Расследование не должно прекращаться на уровне взаимодействия людей, а должно также охватывать вопросы того, как культура, приверженность руководства делу безопасности полетов и контекстуальные факторы взаимодействуют друг с другом для потенциального порождения новых факторов опасности.
- Государствам требуется обеспечить *эффективность предупредительных мер*, основанных на их рекомендациях по обеспечению безопасности полетов. Для измерения эффективности рекомендаций по обеспечению безопасности полетов хорошим инструментом могло бы стать установление ключевых показателей эффективности.

2.8 Для глобализации необходимости в обеспечении тесной увязки расследования авиационных происшествий и инцидентов с реализацией СУБП/ГосПБП представляется важным, чтобы ИКАО усовершенствовала инструктивный материал по проведению расследований с ориентацией на управление риском. Особое внимание следует уделить совершенствованию регистрации данных мониторинга и выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности (предусмотренной положениями пп. 6.11 и 6.12 Приложения 13) для включения информации о выявлении факторов опасности, недостатках контроля риска и рекомендованных мерах по исправлению ситуации. Это включается в учетные записи государства, выпускающего

рекомендацию по обеспечению безопасности, а также государства, которому адресована рекомендация по обеспечению безопасности.

2.9 После усовершенствования государствами своей системы отслеживания действий по выполнению рекомендаций по обеспечению безопасности и выпуска окончательных отчетов, содержащих анализ риска для безопасности полетов и выводы, а также с учетом хранилища ИКАО, содержащего SRGC, возможности государств в деятельности по выявлению опасных факторов и управлению риском будут расширены за счет увеличения базы данных и обеспечения более высокой степени их пригодности для анализа рисков на уровне государств.

2.10 Для повышения эффективности взаимосвязей AIG и ГосПБП инструктивный материал в документах Doc 9756 и Doc 9859 необходимо усовершенствовать за счет демонстрации областей и моделей интерфейса AIG–ГосПБП, акцентирования ответственности государств, участвующих в расследовании, и их роли в отношении выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности полетов и созданию платформы для диалога участвующих государств. Основанная на использовании интернета комплексная система ИКАО по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) после ее модификации, при необходимости, представляет собой хорошую платформу для ведения такого диалога государствами и расширения их базы данных по управлению риском для безопасности полетов и возможностей проведения анализов.

2.11 Необходимо усовершенствовать связанные с AIG вопросы протокола (ВП) по ГосПБП при проведении ИКАО оценки внедрения ГосПБП в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Это может потребовать расширения сферы охвата ВП для включения возможностей, упомянутых в п. 2.7 настоящего рабочего документа (в дополнение к текущим трем ВП), касающихся: повышения компетентности специалистов по расследованию; инструктивного материала и масштаба рассмотрения аспектов расследования, связанных с управлением безопасностью полетов.