



**АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

**КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ  
МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА  
КАК НЕОБХОДИМЫЙ ЭЛЕМЕНТ СТРУКТУРЫ СУБП (SMS)**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представлена информация о работе, проводимой в регионе государств – участников межгосударственного Соглашения по реализации системы управления безопасностью полетов в рамках Проекта COSCAP RER/01/901.

**Действия:** Ассамблее предлагается принять данную информацию к сведению.

<i>Стратегические цели</i>	Данный информационный документ связан со стратегическими целями повышения уровня безопасности полетов международной гражданской авиации
<i>Финансовые последствия</i>	Продолжить работу в рамках регионального Проекта COSCAP ИКАО-МАК RER/01/901 "Повышение эксплуатационной безопасности и поддержание летной годности"
<i>Справочный материал</i>	Дос 9859, второе издание 2009 г. "Руководящий материал по взаимодействию справедливой культуры с юридической системой" от 11.02.2008, Евроконтроль, HLSC 2010-WP/58

<sup>1</sup> Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

<sup>2</sup> Межгосударственный авиационный комитет (МАК) – исполнительный орган межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор, участниками которого являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Украина, Республика Узбекистан).

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2006 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) выпустила первое издание Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП), Doc 9859.

1.2 В 2009 году вышло новое издание Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП), в соответствии с которым, основными направлениями реализации СУБП (SMS) являются: Система управления качеством, политика в области безопасности полетов, управление рисками, обеспечение безопасности, популяризация безопасности.

1.3 Поправка 33-B п. 3.3.3 к части I Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, что с 18 ноября 2010 года эксплуатант должен иметь приемлемую для государства систему управления безопасностью полетов в соответствии с Doc 9859.

## 2. РЕАЛИЗАЦИЯ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РЕГИОНЕ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ

2.1 Культура безопасности полетов в государствах-участниках межгосударственного Соглашения базируется на:

- a) культуре информированности,
- b) культуре беспристрастности,
- c) культуре представления отчетов и
- d) культуре обучения.

2.1.1 Уровень культуры организации определяется тем, что делает персонал, как он работает в своей организации. Персонал должен понимать угрозы, факторы опасности и риски. Персонал понимает ошибки, совершаемые экипажем, инженерным составом, и какие ошибки приемлемы (человеческий фактор), а какие неприемлемы (сознательные нарушения).

2.1.2 Персонал поощряют заявлять о любых опасностях, по ним представляются отчеты, они анализируются, в дальнейшем предпринимается корректирующие меры. Со стороны руководства выделяются достаточные ресурсы для поощрения культуры безопасности полетов, и это поощрение основано на признании предложений и наличии обратной связи по своевременному принятию мер или объяснению причин, если данные меры почему-либо не приняты.

2.1.3 Персонал поощряют к развитию своих навыков и знаний, он проходит переподготовку и информируется о проблемах, связанных с безопасностью полетов.

2.2 Для решения указанных выше направлений работы в регионе государств-участников межгосударственного Соглашения в рамках Проекта COSCAP ИКАО-МАК RER/01/901 ведется постоянная работа по обучению ведущих специалистов авиационных администраций, авиакомпаний, летных и инженерных центров подготовки авиационного персонала.

2.2.1 Только по подготовке специалистов в области системы управления безопасностью полетов (СУБП) проведены семинары совместно с ФАУ США (2006), "Эрбас" (2007, 2009), "Боинг" (2008), также проведены специализированные семинары: "Эрбас" – "Риск-менеджмент"

(2007), "Боинг" – "Формирование MMEL и MEL на самолетах "Боинг"" (2007, 2008), "Боинг" совместно с ФАУ США – "Программа обучения в авиакомпаниях и управление ресурсами экипажа" (2010), "Эрбас" – "Семинар по RNP" (2010). Проведены углубленные курсы по методическим положениям классификаторов терминов и определений по СУБП и расширению функциональных возможностей автоматизированных систем СУБП (СУБП-АСУ) (Кыргызская Республика, г. Бишкек).

2.3 Особое место в культуре безопасности отведено национальным традициям, национальному менталитету и обмену опытом между администрациями гражданской авиации. Это нашло свое отражение в создании Системы авиационных правил, разработанных в рамках Проекта COSCAP ИКАО-МАК RER/01/901 и гармонизированных с правилами Объединенной Европы и США, с учетом национальных требований и особенностей.

2.3.1 Указанная система Международных правил базируется на обобщении принципов трех основных школ эксплуатации:

- a) школы эксплуатации государств – участников межгосударственного Соглашения, действующей на основании гармонизированных национальных авиационных правил, подготовленных с учетом разработанных в рамках межгосударственного Соглашения авиационных правил;
- b) европейской школы эксплуатации, которая регулируется системой европейских обязательных правил JAR-OPS-1, JAR-OPS-3, PART-M, PART-145 и т.д.;
- c) школы, основанной на соблюдении требований Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs).

2.3.2 При разработке авиационных правил в рамках Проекта COSCAP ИКАО-МАК RER/01/901 применительно к государствам региона были использованы наиболее жесткие требования каждой из перечисленных выше школ, однако при этом учитывалась возможность реализации этих требований в конкретных условиях государств.

2.3.3 Указанная Система авиационных правил выполнена на русском и английском языках, прошла экспертную оценку в государствах региона, одобрена экспертами европейских авиационных структур, сотрудниками Аэронавигационного управления ИКАО, а также внедрена в ряде государств региона.

2.4 Для выработки конкретных практических действий по повышению безопасности полетов в регионе государств – участников межгосударственного Соглашения в 2009 году проведен международный Саммит по Глобальной дорожной карте.

2.4.1 Для внедрения рекомендаций указанного Саммита создана Региональная рабочая группа из ведущих специалистов государств региона. В апреле 2010 года на совместном семинаре специалистов группы и специалистов группы CAST (ФАУ США и "Боинг") принято решение о создании группы CAST-CIS.