

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов****ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ СУБП**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится краткое описание накопленного Венесуэлой опыта поддержки внедрения системы безопасности полетов (СУБП). Эта информация представляется для того, чтобы ее можно было рассмотреть на Ассамблее ИКАО и сравнить с опытом других государств, сталкивающихся с аналогичной ситуацией, что будет способствовать внедрению СУБП в авиационной отрасли в различных регионах мира.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в настоящем рабочем документе информацию;
- b) настоятельно рекомендовать ИКАО предпринять необходимые действия в целях:
 - 1) организации семинаров и региональных практикумов для проведения консультаций с государствами и оказания им помощи в решении проблем, с которыми они сталкиваются при оказании поддержки внедрению СУБП в отрасли и государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) в государствах;
 - 2) рассмотрения и включения в программу проводимых ИКАО курсов по СУБП практических заданий по проведению анализа разрыва, планированию внедрения СУБП и разработке методики такого планирования;
 - 3) рассмотрения и включения в проводимые ИКАО курсы по СУБП занятий по установлению целевых показателей уровня безопасности полетов, связанного с наименьшими последствиями;
 - 4) создания при поддержке экспертов и некоторых государств официального справочника ИКАО с расширенным описанием порядка внедрения СУБП для поддержки осуществляемой в отрасли деятельности.

<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 Текст на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Успешная реализация новой системы обеспечения безопасности полетов во многом зависит от получения и поддержания актуальности набора связанных с безопасностью полетов данных об опасностях и рисках, возникающих при осуществлении авиационной деятельности в каждом регионе или государстве.

1.2 Для обеспечения такого потока данных необходимо создать систему структурных, процедурных и нормативных мер, способствующих внедрению государством процедур управления безопасностью полетов (государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)). Такая информация имеет большое значение и позволит каждому полномочному органу гражданской авиации, по крайней мере, выявить существующие в их условиях опасности, оценить связанные с ними риски и принять наиболее оптимальные меры по уменьшению последствий.

1.3 Для того чтобы обеспечить правильный и надлежащий процесс получения данных и поддержания их актуальности, система управления безопасностью полетов (СУБП) должна надлежащим образом и активно внедряться поставщиками обслуживания. Без достижения этого первичного базового уровня внедрения СУБП окажется невозможным проактивно и предсказуемо создать государственную, региональную или глобальную СУБП на основе базы данных, которая в будущем будет функционировать в рамках комплексной системы анализа тенденций и представления данных (iSTARS).

2. РАЗРАБОТКА

2.1 Внедрение СУБП в отрасли не осуществляется единообразно. Большинство государств реализует свои СУБП для повышения эффективности помощи и контроля за отраслью.

2.2 Анализ реализации мер по внедрению СУБП (в рамках ГосПБП Боливарианской Республики Венесуэла) и информация, поступающая от тех, кто занимается вопросами управления безопасностью полетов в авиационной отрасли, говорят о наличии ряда факторов, сдерживающих достижение целей реализации СУБП. Эта информация была получена по результатам рассмотрения 86 предлагаемых планов внедрения СУБП поставщиками обслуживания в авиационном сообществе Венесуэлы за первые шесть месяцев 2010 года. Указанные сдерживающие факторы рассматриваются ниже.

2.2.1 *Подготовка и правильное проведение анализа разрыва и создание плана внедрения.* Хотя связанные с проведением анализа разрыва вопросы не представляют трудности для экспертов в этой области, интерпретация и правильное реагирование на результаты анализа разрыва и, следовательно, выработка требований к планированию, мер, сроков и определения ресурсов для каждого этапа внедрения СУБП представляют для многих другую задачу. В целом требуется комплексный подход к внедрению СУБП и обеспечению ее функционирования, для чего необходимо иметь навыки планирования проектов, которыми обладают не все авиационные компании, учитывая передовой характер содержания и методологии СУБП, особенно с точки зрения ее практического использования и специального характера деятельности по планированию проектов. Другими словами, не все организации, учитывая их размеры, сложность решаемых задач и виды предоставляемого ими обслуживания или имеющиеся у них ресурсы, располагают квалифицированным персоналом, обладающим навыками как в области управления безопасностью полетов, так и в области планирования проектов. Кроме того, следует учитывать, что контингент квалифицированных советников в этой области невелик, что усложняет проблему.

Уместно также отметить, что количество крупных компаний, обладающих ресурсами и способностью выделить или нанять соответствующих специалистов, обычно невелико, и они не составляют большинства в отрасли в различных государствах. Это подчеркивает важность поиска способов поддержки деятельности по планированию осуществляемой в компаниях небольшого и среднего размера (а иногда даже и в крупных компаниях). Решающую роль в оказании помощи по решению таких проблем играет государство.

2.2.2 Еще одна причина наличия такой проблемы может быть связана с отсутствием практического опыта использования предлагаемой на курсах ИКАО по СУБП методики проведения анализа разрыва. Учитывая трудности, возникающие при планировании СУБП, ИКАО настоятельно рекомендуется расширить масштабы помощи, в частности, путем:

- a) включения в программу курса по ГосПБП конкретной задачи по практическому проведению анализа разрыва;
- b) увеличения времени, выделяемого на рассмотрение структуры и содержания типового плана внедрения и вопросов адекватного планирования внедрения;
- c) рассмотрения необходимости разработки в рамках официальной технической документации ИКАО (на разных языках) процедурного справочника по внедрению СУБП, дополняющего информацию, содержащуюся в добавлении 2 "Инструктивный материал для поставщиков обслуживания по разработке плана реализации СУБП" к главе 10 *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859).

2.2.3 *Установление связанных с наименьшими последствиями целевых показателей и требований в области безопасности полетов.* Трудности в этой области могут быть связаны с тем, что многие организации не регистрируют данные по безопасности полетов и не определяют ключевые показатели безопасности полетов. Опыт показывает, что наибольшие трудности возникают с получением показателей состояния безопасности полетов от организаций по техническому обслуживанию. В этом смысле представление данных о безопасности полетов является для некоторых компаний весьма новой задачей. Требуется дополнительный опыт, особенно в части требующейся подготовки по правильному определению характера данных о безопасности полетов, от чего зависит в дальнейшем правильный отбор соответствующих показателей и целей и, соответственно, правильное измерение эффективности обеспечения безопасности полетов.

2.2.4 В связи с этим ИКАО настоятельно рекомендуется включить в программу курса по ГосПБП в виде конкретной задачи вопрос определения показателей и целей в области безопасности полетов.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Внедрение СУБП представляет собой сложный процесс, требующий постоянного обмена информацией между отраслью и государством. Накопленный Венесуэлой опыт оказания поддержки внедрению СУБП позволил определить трудности, связанные с проведением анализа разрыва и правильной интерпретацией его результатов, разработкой плана внедрения, а также с определением влекущих наименьшие последствия показателей, целей и требований в области безопасности полетов.

3.2 Предполагается, что частичное или полное устранение этих трудностей может способствовать внедрению СУБП и самым благоприятным образом сказаться на процессе получения и поддержания актуальности данных о безопасности полетов, что позволит надлежащим образом управлять рисками в отрасли.

3.3 Для того чтобы иметь представление о внедрении СУБП и ГосПБП в глобальном масштабе, необходимо организовать, используя различные региональные организации ИКАО, официальный процесс сбора информации и обмена опытом на основе анализа существующей ситуации и предпринятия соответствующих действий по устранению возникающих трудностей.

— КОНЕЦ —