

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов****ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КАНСО**

(Представлено Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Конференция высокого уровня по безопасности полетов рекомендовала, чтобы Международная организация гражданской авиации (ИКАО) созвала группу экспертов для определения гармонизированных показателей безопасности полетов, связанных с ними требований к данным, а также процессов, обеспечивающих комплексный анализ безопасности полетов и непрерывное совершенствование соответствующих мер безопасности.

Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) поддерживает эти усилия, поскольку его члены – поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) указали на необходимость иметь ряд показателей безопасности, чтобы продемонстрировать работу ПАНО в области безопасности полетов. Гармонизация определений показателей безопасности и требования к связанным с ними данным и процессам позволят добиться сравнимости, а также помогут предсказать и измерить воздействие разных практик управления безопасностью полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию о выполняемых КАНСО работах в области показателей безопасности полетов;
- б) согласиться с мнением о необходимости разработки и определения глобальных показателей безопасности полетов и соответствующих требований к данным, которые необходимы для согласованного подхода к проведению глобального анализа безопасности полетов

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью А

Справочный материал

Doc 9935, Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

¹ Переводы на английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский языки представлены КАНСО.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе Конференции высокого уровня по безопасности полетов было ясно выражено стремление к обмену и обобщению информации по безопасности полетов с использованием гармонизации системы ключевых показателей безопасности, а также к координации методов анализа безопасности. Готовность поделиться секретной информацией о безопасности полетов – это важный шаг вперед в направлении упреждающего подхода к управлению рисками, присущими этой комплексной и динамичной сфере, и было достигнуто соглашение, что ИКАО созовет группу экспертов, чтобы обмен секретной информацией по безопасности полетов стал реальностью через создание общих показателей безопасности полетов, гармонизированных методов анализа, а также необходимых технических возможностей.

1.2 Одним из выводов, сделанных на Конференции, было то, что комплексный анализ данных, полученных как в результате Государственной программы безопасности полетов (ГосПБП), так и механизма непрерывного мониторинга (МНМ), даст существенные преимущества в ходе осуществления надзора за безопасностью полетов. Реализация этих преимуществ будет зависеть от свободы обмена информацией по безопасности полетов, полученной в ходе анализа общих показателей безопасности полетов, а также в результате разработки передовых форм анализа.

1.3 Другим выводом, касающимся обмена информацией по безопасности полетов, было то, что важно определить и гармонизировать показатели безопасности полетов и связанные с этим требования к данным, а также процессы для подкрепления комплексного анализа безопасности полетов. В этой связи было рекомендовано, чтобы ИКАО создала группу экспертов, чтобы дать определение и методику получения гармонизированных показателей безопасности полетов, связанные с этим требования к данным, а также процессы, позволяющие проводить комплексный анализ безопасности полетов и обеспечить непрерывное совершенствование соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов.

1.4 Поскольку КАНСО признаёт важность гармонизации при выработке определений и методики получения показателей безопасности полетов и в течение ряда лет проводила важные работы в этом направлении, данная статья имеет целью поддержать создание исследовательской группы по выработке единых показателей безопасности полетов и продемонстрировать приверженность КАНСО этой цели.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ПАНО, являющиеся членами КАНСО, определили необходимость иметь ряд показателей безопасности, чтобы продемонстрировать работу ПАНО в области безопасности полетов. Чувствовалось, что для измерения уровня безопасности надо использовать в сочетании запаздывающие и опережающие индикаторы². Запаздывающие индикаторы измеряют данные при авариях и всякого рода происшествиях, имевших место в прошлом ("исторические данные"), чтобы получить выводы. Опережающие индикаторы измеряют работу по обеспечению безопасности полетов, поведение лиц и приборов, а также полученные результаты. Опережающие индикаторы повышают роль управления и активность участия работников, а также предоставляют возможности непрерывного совершенствования системы.

² Индикатор – это статистическая мера, дающая указание, особенно на тенденции. Показатель – это стандартное измерение.

2.2 Хотя каждый тип измерения дает некоторое представление о работе по обеспечению безопасности, ни один из них в отдельности недостаточен как индикатор успеха и инструмент хорошего управления. Однако все они вместе, встроенные в сбалансированную систему показателей, могут обеспечить необходимое сочетание результатов измерения и понимание процесса для последующего улучшения работы. Разумное соединение опережающих индикаторов с запаздывающими дает возможность одновременно предсказывать и измерять воздействие практик управления безопасностью полетов.

2.3 Поэтому Руководящий комитет КАНСО (SSC) определил и приоритизировал разработку измеряемых показателей в первых четырех областях:

- a) Запаздывающие индикаторы:
 - 1) нарушения минимумов эшелонирования при полете по ППП (IFR-to-IFR LOS),
 - 2) несанкционированные выезды на ВПП (RIs).
- b) Опережающие индикаторы:
 - 1) степень безопасности,
 - 2) культура безопасности полетов.

2.4 Была создана рабочая группа по показателям безопасности полетов, и в 2008 году принят план ее работы с целью поддержать выработку согласованного набора показателей безопасности полетов. Эта группа подчиняется Руководящему комитету КАНСО и состоит из четырех подгрупп, а именно по: IFR-to-IFR LOS, RIs, степени безопасности и культуре безопасности полетов. Предполагается, что в течение пятилетнего периода рабочая группа по показателям безопасности полетов разработает методику, требования к данным, процессы и показатели, связанные с IFR-to-IFR LOS, неразрешенными выездами на ВПП, степени безопасности и культуре безопасности полетов.

2.5 Полученные результаты будут представлены руководству и членам КАНСО, начиная с IFR-to-IFR LOS, затем неразрешенными выездами на взлетно-посадочную полосу, степени безопасности и заканчивая показателями культуры безопасности полетов, что ожидается к весне 2011 года после одобрения со стороны SSC. В 2010 г. от 21 ПАНО были получены данные по IFR-to-IFR LOS. У КАНСО сейчас имеются данные за 6 лет по IFR-to-IFR LOS.

2.6 Данные по обеспечению безопасности полетов будут использоваться руководством КАНСО и теми его членами, которые участвовали в процессе их сбора. Кроме того, они поступят в распоряжение директоров КАНСО по вопросам безопасности, чтобы выработать дальнейшие действия по управлению безопасностью полетов и способствовать снижению риска безопасности полетов в глобальном масштабе.

2.7 Ключевые факторы успеха

2.7.1 Имеется несколько требований в поддержку успеха программы КАНСО по техническим показателям безопасности полетов. Главное заключается в покупке друг у друга услуг ПАНО, являющихся членами КАНСО, и взаимной поддержке. Вера в конфиденциальное использование полученной информации тоже является важным фактором успеха. Кроме того, большое значение имеет хорошее понимание преимуществ, которые может дать программа технических показателей безопасности.

2.7.2 Некоторые сложности возникли с достижением согласия между участниками по поводу технических показателей и индикаторов безопасности, поскольку многие поставщики услуг уже используют различные показатели и индикаторы. Другая проблема связана с необходимостью единообразного и одинакового использования технических показателей безопасности полетов. Для того чтобы можно было сравнивать данные, требуется выработать общую точку зрения или определение, что считать происшествием или аварией в системе обеспечения безопасности полетов.

3. **ВЫВОД**

3.1 Поскольку гармонизация показателей безопасности, связанных с ними требований к данным и процессов позволит добиться сравнимости и проводить комплексный анализ безопасности полетов, КАНСО полностью поддерживает проведение работ в этой области в соответствии с предложением ИКАО. Исследовательская группа ИКАО по изучению технических показателей безопасности полетов приступит к работе весной 2011 года, и КАНСО с удовольствием поделится опытом и будет способствовать созданию гармонизированной серии технических показателей безопасности полетов, а также координации и совершенствованию методов анализа безопасности полетов.

— КОНЕЦ —