



Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Июнь 2007 года

Международная организация гражданской авиации

СОДЕРЖАНИЕ

Содержание	2
Предисловие	3
Глава 1. Эволюция глобальных инициатив в области безопасности полетов	4
Введение	4
Глобальная стратегия обеспечения безопасности полетов	4
Цели ИКАО в области обеспечения безопасности полетов на 2008–2011 гг.	4
Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов	5
Взаимосвязь между Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и глобальной "дорожной картой" обеспечения безопасности полетов	6
Необходимость партнерских отношений	6
Процесс планирования	7
Глобальные инициативы в области безопасности полетов	10
Глава 2. Основанная на характеристиках система, отвечающая ожиданиям пользователей	23
Безопасность полетов – ожидаемая характеристика. Измерение рисков	23
Постоянное обновление Глобального плана обеспечения безопасности полетов	24
Использование Глобального плана обеспечения безопасности полетов	24
Документы в поддержку безопасной глобальной авиационной системы	25

ПРЕДИСЛОВИЕ

Отрасль воздушного транспорта играет важную роль в мировой экономической деятельности и по-прежнему входит в число наиболее быстро развивающихся секторов мировой экономики. Одним из ключевых элементов поддержания жизнеспособности гражданской авиации является обеспечение безопасных, защищенных, эффективных и экологически сбалансированных условий на глобальном, региональном и национальном уровнях.

Деятельность ИКАО по удовлетворению потребностей отрасли воздушного транспорта и международной гражданской авиации, о которых говорится выше, направлена на координацию процессов глобального планирования. Глобальный план обеспечения безопасности полетов представляет собой стратегический документ, в котором содержится методика планирования, предназначенная для достижения глобальной гармонизации в области безопасности полетов.

В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов использованы подходы и концепции, аналогичные использованным в *Глобальном аэронавигационном плане* (Doc 9750). Оба документа подготавливались в тесном сотрудничестве и при участии отраслевых структур и содержат общие рамки для обеспечения координации региональных, субрегиональных, национальных и индивидуальных инициатив, направленных на создание согласованной, безопасной и эффективной системы международной гражданской авиации.

ГЛАВА 1. ЭВОЛЮЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ИНИЦИАТИВ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Введение

ИКАО выпустила первую редакцию Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) в 1997 году, документально оформив серию выводов и рекомендаций по итогам неофициальной встречи Аэронавигационной комиссии с представителями отрасли. Этот План использовался для составления и приоритизации технической программы работы Организации. До 2005 года он регулярно обновлялся для поддержания актуальности.

В мае 2005 года на очередной встрече членов Аэронавигационной комиссии с представителями отрасли был сделан вывод о необходимости разработки более широкого плана, который определял бы общую систему координат для всех заинтересованных сторон. Такой план позволит использовать более активный подход к проблемам безопасности полетов и поможет координировать и направлять выработку политики и инициатив в области безопасности полетов во всем мире, направленных на снижение рисков происшествий в коммерческой авиации. На этой встрече было решено, что представители отрасли в Отраслевой группе по стратегии в области безопасности полетов¹ (ОГСБП) совместно с ИКАО займутся разработкой общего подхода к вопросам обеспечения безопасности полетов. Разработанная ОГСБП глобальная "дорожная карта" по безопасности полетов была положена в основу Глобального плана обеспечения безопасности полетов. В марте 2006 года ИКАО провела Конференцию генеральных директоров гражданской авиации по Глобальной стратегии обеспечения безопасности полетов (DGCA/06), участники которой приветствовали разработку глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов и рекомендовали ИКАО использовать комплексный подход к инициативам по обеспечению безопасности полетов на основе глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов, которая определит глобальные рамки для координации политики и инициатив в области обеспечения безопасности полетов.

Глобальная стратегия обеспечения безопасности полетов

Наивысшим приоритетом в авиации является создание безопасной системы. Однако в основе деятельности по обеспечению безопасности полетов лежат не только факты и данные, но и восприятие населением потребностей безопасности полетов. Приемлемые риски для безопасности полетов определяются уровнем доверия к системе безопасности полетов, который снижается после каждого происшествия. Поэтому основная задача заключается в том, чтобы сделать и без того низкий показатель частоты авиационных происшествий еще ниже. Для проведения этой работы ИКАО установила перечисленные ниже цели в области обеспечения безопасности полетов.

Цели ИКАО в области обеспечения безопасности полетов на 2008–2011 гг.

1. Сокращение числа авиационных происшествий и человеческих жертв во всем мире независимо от объема воздушного движения.

¹ В состав ОГСБП входят: "Эрбас", "Боинг", Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Фонд безопасности полетов (ФБП).

2. Значительное снижение частоты авиационных происшествий, особенно в тех регионах, где эти показатели остаются высокими.
3. К концу 2011 года ни один регион ИКАО не должен иметь уровень частоты авиационных происшествий*, более чем вдвое превышающий общемировой показатель.

**На основе скользящего среднего показателя за пять лет.*

Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов

Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов², подготовленная Отраслевой группой по стратегии в области безопасности полетов (ОГСБП) в тесном сотрудничестве с ИКАО, положена в основу Глобального плана обеспечения безопасности полетов. "Дорожная карта" признает необходимость привлечения всех заинтересованных сторон в авиационной системе и четко определяет роль нормативных и отраслевых элементов, подчеркивая при этом их вспомогательный характер, пропагандирует инициативный подход к проблемам обеспечения безопасности полетов и предоставляет возможности для обеспечения того, чтобы инициативы в области безопасности полетов во всем мире приводили к повышению уровня безопасности полетов за счет координации усилий, устранения непоследовательности и дублирования.

В основу "дорожной карты" положены принципы верхнего уровня, которые признаны всеми заинтересованными сторонами в авиационном сообществе, имеющими жизненно важное значение для повышения уровней безопасности полетов коммерческой авиации во всем мире. Ее целью не является замена таких региональных инициатив по сбору информации, как Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) в Соединенных Штатах Америки, Европейская стратегическая инициатива по безопасности полетов (ESSI) или Панамериканская инициатива в области безопасности полетов (PAAST). Напротив, она является развитием этих важных программ, выделяя те ключевые области, в которых требуются действия со стороны правительств и отрасли. В первую очередь рассматриваются те области, в которых в настоящее время не ведется эффективной работы.

"Дорожная карта" безопасности полетов во всем мире устанавливает единую систему координат для всех заинтересованных сторон, включая государства, регламентирующие органы, эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, поставщиков обслуживания воздушного движения, изготовителей воздушных судов, международные организации и организации по вопросам безопасности полетов. В ней определены перечисленные ниже 12 требующих внимания областей и сформулированы рекомендации относительно того, как работать с ними:

- Государства
 1. Последовательное соблюдение Международных стандартов.
 2. Последовательный нормативный контроль.
 3. Эффективная система представления данных об ошибках/инцидентах.
 4. Эффективная система расследования инцидентов и авиационных происшествий.
- Регионы
 5. Последовательная координация региональных программ.

² С нынешней редакцией глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов можно ознакомиться по адресу: <http://www.icao.int/fsix/safety.cfm>.

- Отрасль
 6. Эффективная система представления и анализа данных об ошибках и инцидентах.
 7. Последовательное использование систем управления безопасностью полетов.
 8. Последовательное соблюдение нормативных требований.
 9. Последовательное принятие передовой отраслевой практики.
 10. Согласование глобальных отраслевых стратегий обеспечения безопасности полетов.
 11. Достаточная численность квалифицированного персонала.
 12. Эффективное использование технологий для повышения уровня безопасности полетов.

В части 2 "дорожной карты" содержатся подробные рекомендации о действиях в 12 областях, требующих внимания, состоящие из ряда задач по каждой области внимания, дополняемых ссылками на передовую практику, систему показателей и этапы реализации. В "дорожной карте" также имеется поэтапное изложение процесса разработки планов повышения уровня безопасности полетов на региональном или субрегиональном уровне.

Взаимосвязь между Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и глобальной "дорожной картой" обеспечения безопасности полетов

Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов представляет собой фундамент Глобального плана обеспечения безопасности полетов и является его неотъемлемой составной частью. С практической точки зрения ГПБП можно рассматривать как разработанную ИКАО для государств, регионов и отрасли стратегию действий в требующих внимания областях, которые определены в "дорожной карте". ГПБП также устанавливает механизм координации, обеспечивающей согласованное обновление "дорожной карты" и Плана.

Необходимость партнерских отношений

Инициативный подход к проблемам обеспечения безопасности полетов требует вовлечения всех заинтересованных участников процесса. Весьма тесная взаимосвязь между Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и "дорожной картой" безопасности полетов во всем мире является примером партнерских отношений, на которых зиждутся все инициативы в области безопасности полетов. Как в "дорожной карте", так и в плане обеспечения безопасности полетов определяются основные заинтересованные стороны для каждой требующей внимания области, но при этом необходимо подчеркнуть, что установленный таким образом состав участников не рассматривается как исключительный. "Дорожная карта" и План обеспечения безопасности полетов основаны на принципе партнерства, и в этой связи важно, чтобы все заинтересованные стороны участвовали в разработке и осуществлении любых мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов по соответствующим требующим внимания областям. Приверженность всех заинтересованных сторон этим принципам является залогом успеха.

Наряду с ИКАО основными заинтересованными сторонами в секторе гражданской авиации являются государства³, авиакомпании/эксплуатанты, аэропорты, поставщики аэронавигационного обслуживания, изготовители воздушных судов и авиационного оборудования, организации по техническому обслуживанию и ремонту, региональные организации, международные организации

³ Авиакомпании, эксплуатанты аэропортов и поставщики аэронавигационного обслуживания, включая тех, которые принадлежат государству или являются государственным органом.

и отраслевые структуры. Приверженность всех заинтересованных сторон является залогом успеха в повышении уровня безопасности полетов.

Процесс планирования

Целью процесса планирования является коллективная разработка плана действий с указанием конкретных мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов. Вначале проводится анализ существующего положения для сравнения с тем уровнем, которого хотелось бы достичь. Такой "анализ разрыва" позволяет наметить конкретные меры для достижения желаемой цели. После этого разработчики плана принимают решение о конкретных действиях и их последовательности – другими словами, составляется приоритизированный список действий. На основе этого списка подготавливается план мероприятий, в котором указываются не только предполагаемые действия, но и ответственные стороны. Этот процесс и каждый его этап проиллюстрированы на блок-схеме ниже.



Этапы процесса планирования

- Этап 1** **Определение предмета анализа:** предметом может быть регион ИКАО, один из регионов, описанных в "дорожной карте", подгруппа в таком регионе (например, проект COSCAP из аналогичных государств в рамках региона) или даже отдельное государство.
- Этап 2** **Установление ключевых заинтересованных сторон:** любой план может привести к изменениям, необходимым для повышения уровня безопасности полетов в авиации, лишь в том случае, если он будет учитывать позиции всех ключевых заинтересованных сторон. Поэтому необходимо уже на

ранних этапах установить эти заинтересованные стороны. Заинтересованной может быть любая сторона – например, полномочный регламентирующий орган, эксплуатант или организация, – которая может участвовать в реализации изменений или способствовать таким изменениям, либо серьезно затрагивается этими изменениями. Такие заинтересованные стороны войдут в состав "группы действий по повышению безопасности полетов", которая будет осуществлять остальные этапы.

Этап 3 **Определение сильных сторон и механизмов реализации в области безопасности полетов:** необходимо понять, в каких условиях функционирует субъект, предназначенный для проведения работы по повышению уровня безопасности полетов. Каждому субъекту присуща совокупность факторов, которые обеспечивают безопасность полетов авиации в рамках этого субъекта. Идентификация таких сильных сторон и механизмов реализации играет критическую роль в поиске путей укрепления этого фундамента безопасности полетов.

Этап 4 **Идентификация существующих и возникающих рисков:** процесс требует идентификации тех рисков, которые могут создать условия, способствующие снижению общего уровня безопасности полетов в рамках данного субъекта в настоящее время или в обозримом будущем. Точное и полное изложение этих рисков является необходимым условием для проведения эффективного анализа разрыва на этапе 5.

Этап 5 **Проведение анализа разрыва:** анализ разрыва представляет собой обычную оценку для сопоставления существующего положения с желаемым. Имеются разнообразные методы проведения анализа разрыва. С помощью данных из ряда существующих источников (УППКБП ИКАО, программа IOSA по линии ИАТА, недостатки в области безопасности полетов, выявленные группами PIRG или другими сторонами, анализ имеющихся данных о безопасности полетов) или подробной информации, полученной от группы квалифицированных экспертов, анализ разрыва позволяет зафиксировать различия между *существующим положением* (используя информацию, полученную на этапах 3 и 4) и *целевыми условиями* (ситуация высокого уровня развития после реализации предусмотренных ГПБП глобальных инициатив в области безопасности полетов).

В итоговом документе анализа разрыва необходимо указать организации или структуры, ответственные за устранение конкретных недостатков. Множественные разрывы потребуют оценки для установления приоритетов и выработки соответствующих планов реализации.

Этап 6 **Разработка и приоритизация рекомендуемых действий:** рассмотрение разрывов и соответствующей передовой практики позволяет наметить перечень действий, призванных повысить безопасность полетов. Вместе с тем следует признать, что не всегда целесообразно принимать план мероприятий, рассматривающий каждое отклонение от модельного (высокоразвитого) уровня.

Каждый пробел, установленный в результате анализа разрыва, необходимо рассматривать следующим образом:

- Последствия для безопасности полетов: оценить повышение уровня безопасности полетов в результате устранения данного пробела. В идеальном варианте можно взять на вооружение *количественный* подход с использованием различных методик (например, разработанной Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) в Соединенных Штатах Америки). Если количественная оценка представляется затруднительной, можно с помощью знаний и опыта членов аналитической группы составить список действий, имеющих наибольшие последствия с точки зрения безопасности полетов.
- Осуществление: основным критерием приоритизации при составлении списка возможных действий должны быть последствия для безопасности полетов, однако необходимо также учитывать и способность к изменениям. При оценке этого аспекта следует учитывать наличие политической воли к переменам, а также технологий и ресурсов, требуемых для реализации изменений. Заключение о практической неосуществимости должно рассматриваться как крайняя мера. Если сделан такой вывод, необходимо скорректировать авиационную деятельность с целью устранения последствий выявленного разрыва в области безопасности полетов.

Этап 7

Разработка плана действий: после подготовки приоритизированного перечня возможных действий необходимо наметить план мероприятий по осуществлению. В этот план следует включить реализуемые действия по тем этапам, которые необходимы для перехода к очередному уровню развития системы.

После завершения работы над планом необходимо определить сторону или организацию, ответственную за выполнение каждого мероприятия по плану. Следует иметь в виду, что в мире имеется множество региональных программ и организаций, которые могут предоставить стратегии реализации и оказать поддержку. Например, различные программы COSCAP по линии ИКАО в конкретном регионе могут быть полезными с точки зрения планирования и координации действий государств.

Контроль

Постоянное совершенствование – каковы дальнейшие шаги: подготовка плана и его передача организациям или лицам, отвечающим за его выполнение, не означает завершения работы. Постоянный мониторинг хода осуществления позволяет убедиться в предпринятии конкретных действий, устранении препятствий к осуществлению и учете в плане любых новых выявленных пробелов.

Оптимальным для такого процесса повышения уровня безопасности полетов является поэтапный механизм перехода на следующий уровень развития. После выполнения первоначального плана действий следует повторить процесс с целью наметить очередные действия по повышению безопасности полетов.

Глобальные инициативы в области безопасности полетов

Глобальные инициативы в области безопасности полетов призваны способствовать осуществлению стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов" и других целей в области безопасности полетов, которые могут быть поставлены регионами, государствами или отраслевыми структурами. Планирование и реализацию следует начинать на ближнесрочную перспективу и проводить поступательным образом. Инициативы долгосрочного характера, призванные направлять переход к более безопасной системе гражданской авиации, будут добавляться в Глобальный план обеспечения безопасности полетов по мере их разработки и согласования.

Инициативы, о которых говорится выше, вырабатываются с целью содействовать процессу планирования, и их не следует рассматривать как обособленные пункты программы работы, поскольку во многих случаях они взаимосвязаны. Поэтому инициативы можно интегрировать и использовать для взаимной поддержки. Каждая ГИБП идентифицирует соответствующую область внимания по глобальной "дорожной карте" безопасности полетов и содержит ссылки на передовую практику по "дорожной карте" в качестве рекомендаций для выработки мероприятий по внедрению в рамках каждой ГИБП.

ИКАО будет организовывать программу своей работы по стратегической задаче "Безопасность полетов" с учетом ГПБП и ГИБП в целях обеспечения их глобального осуществления.

**(ГИБП-1) ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ ВНЕДРЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ
И ПЕРЕДОВОЙ ОТРАСЛЕВОЙ ПРАКТИКИ**

Рамки: внедрение в полном объеме применимых SARPS ИКАО и передовой отраслевой практики.

Основные заинтересованные стороны: ИКАО, государства.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 1.

Описание стратегии

1. Государства последовательно внедряют SARPS ИКАО и передовую практику. Важность соблюдения Стандартов ИКАО признается на международном уровне, а эффективное применение рекомендаций ИКАО и передовой практики считается действенным средством последовательного внедрения во всем мире: государства координируют свои действия с целью повлиять на тех, кто не намерен соблюдать требования. Идентификация пробелов через посредство УППКБП и процесса уведомления о различиях.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP1a1-4.
2. Выполнить анализ разрыва для тех государств, которые не в состоянии обеспечить соблюдение. Составление планов, достижение желаемого уровня соблюдения, включая скоординированную международную поддержку, если это необходимо для ликвидации разрыва.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP1b-1.
3. Соблюдение международных SARPS оценивается на постоянной основе с помощью программы УППКБП ИКАО и других эквивалентных средств оценки. При необходимости оказывается скоординированная международная поддержка.
Связанные с этой работой передовая практика и система показателей по "дорожной карте": BP1b-1.

(ГИБП-2) ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЙ НОРМАТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ

Рамки: каждое государство имеет возможность объективно оценивать любую конкретную авиационную деятельность, критическую с точки зрения безопасности полетов, которая относится к его компетенции, и требует, чтобы эта деятельность отвечала стандартам, призванным обеспечивать приемлемый уровень безопасности полетов.

Основные заинтересованные стороны: ИКАО, государства.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 2.

Описание стратегии

1. Государства обеспечивают, чтобы их полномочные регламентирующие органы были независимыми при осуществлении функций, связанных с безопасностью полетов, компетентными и надлежащим образом финансировались.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР2а-1-4.
2. Государства создают надлежащие системы для обеспечения постоянной эффективности при осуществлении их регламентирующих функций.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР1с/2b-2-5, ВР2а-6.

**(ГИБП-3) ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ
ОБ ОШИБКАХ И ИНЦИДЕНТАХ**

Рамки: существует свободный поток данных, которые требуются для оценки на постоянной основе состояния безопасности авиационной системы и при необходимости для устранения недостатков.

Основные заинтересованные стороны: ИКАО, государства.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 3.

Описание стратегии

1. Государства вносят законодательные изменения с целью поддержать "культуру беспристрастности", поощрять открытые системы представления данных и защищать информацию, собираемую исключительно для повышения уровня безопасности полетов.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР3а-1-4.
2. ИКАО вводит практику рассмотрения деятельности государств на предмет выявления пробелов в их законодательных действиях с целью поощрять создание открытых систем представления информации. Разработка плана устранения пробелов.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР3с-1-2.
3. Систематизация данных о безопасности полетов по регионам.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР3с-1-4.
4. Создание международной системы обмена информацией/глобальной системы представления данных.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР3b-1-4.

**(ГИБП-4) ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА РАССЛЕДОВАНИЯ ИНЦИДЕНТОВ
И АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

Рамки: расследование авиационных происшествий или инцидентов дает возможность детально изучить как причинные факторы, приведшие к конкретному происшествию, так и более общие аспекты, лежащие в основе безопасности системы в целом.

Основные заинтересованные стороны: ИКАО, государства.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 4.

Описание стратегии

1. Реализация государствами принципиальных положений Приложения 13 ИКАО и создание надлежащим образом финансируемого, профессионально подготовленного, независимого и беспристрастного органа по расследованию или обеспечению доступа к такому органу.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР4а-1-9.
2. Создание государствами правовых рамок деятельности по защите связанной с безопасностью полетов информации, собираемой для предотвращения авиационных происшествий, а не для поиска виновных.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР4b-1-3.
3. Осуществление международного сотрудничества и обмен информацией об авиационных происшествиях и инцидентах.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР4с-1-4.

(ГИБП-5) ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНАЯ КООРДИНАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

Рамки: региональные различия обуславливают разные подходы к реализации передовой практики на разных уровнях развития, однако обмен опытом между регионами может быть чрезвычайно полезным.

Основные заинтересованные стороны: ИКАО, государства, регионы.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 5.

Описание стратегии

1. Создание новых и совершенствование существующих региональных механизмов в целях обеспечения последовательности.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР5а-1-3.
2. Приоритизация действий по регионам на основе оценки рисков.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР5b-1-2.

**(ГИБП-6) ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ И АНАЛИЗА ДАННЫХ
ОБ ОШИБКАХ И ИНЦИДЕНТАХ В ОТРАСЛИ**

Рамки: разработка и реализация концепции "культуры непредвзятости" является одним из основных средств, позволяющих отрасли выявлять наличие опасностей и рисков в организации.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 6.

Описание стратегии

1. Отрасль обязуется следовать принципу "культуры непредвзятости", предполагающему, что задействованные стороны будут представлять информацию обо всех связанных с безопасностью полетов или потенциально влияющих на безопасность полетов проблемах, не опасаясь наказания.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР6а-1-5.
2. Разработать и внедрить общую систему показателей и идентификаторов предшествующих событий, необходимых для принятия инициативного подхода к управлению рисками.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР6б-1-4.
3. Создание и интеграция в масштабах отрасли баз данных коллективного пользования об инцидентах/ошибках. Демонстрация и пропаганда преимуществ прозрачности в представлении данных.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР6с-1-4.

**(ГИБП-7) ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)**

Рамки: последовательное управление рисками, связанными с производством полетов, наземными операциями на аэродроме, организацией воздушного движения и ремонтом или техническим обслуживанием воздушных судов является важнейшим условием достижения высоких уровней безопасности полетов.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 7.

Описание стратегии

1. Обязательное использование СУБП во всех секторах и предприятиях отрасли.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP7a-1.
2. Разработка плана введения СУБП в процессы проверок.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP7b-1.
3. Разработка процессов проверки для оценки эффективности функции СУБП.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP7b-1.
4. Введение практики рассмотрения СУБП в ходе проверок.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP7b-1.
5. Определение точек соприкосновения отраслевых областей внимания и разработка плана интеграции программы СУБП по всем точкам сопряжения.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP7e-1-4.

(ГИБП-8) ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ СОБЛЮДЕНИЕ НОРМАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Рамки: для создания безопасной системы необходимо соблюдение отраслью национальных норм. Основная ответственность за соблюдение возложена на отрасль, которая имеет юридические, коммерческие и моральные обязательства по обеспечению соответствия проводимой работы нормативным требованиям.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 8.

Описание стратегии

1. При полной поддержке со стороны руководства осуществление в масштабах отрасли независимой оценки и анализа разрывов в выполнении норм для выявления областей несоблюдения.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВРа-1–5.
2. Проведение регулярных независимых проверок состояния безопасности полетов для оценки ситуации с соблюдением норм в масштабах отрасли.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР8b-1–2.

**(ГИБП-9) ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ ПРИНЯТИЕ ПЕРЕДОВОЙ
ОТРАСЛЕВОЙ ПРАКТИКИ**

Рамки: передовая практика, представляющая собой использование уроков, полученных отраслью в глобальном масштабе, своевременно принимается на вооружение отдельными организациями.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 9.

Описание стратегии

1. Совершенствование структур (по линии руководства) сбора информации о передовой практике и выявления тенденций изменения передовой практики.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР9а-1–5.
2. В условиях открытого обмена информацией в рамках отрасли о преимуществах передовой практики введение систем эталонного анализа и пропаганда последовательного распространения передового опыта.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР9б-1.

**(ГИБП-10) СОГЛАСОВАНИЕ ОТРАСЛЕВЫХ СТРАТЕГИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

Рамки: усилия всех заинтересованных сторон в отрасли по повышению уровня безопасности полетов на местном, национальном и региональном уровнях будут более эффективными на глобальном уровне, если они тщательно согласованы и основаны на общих целях и методике.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 10.

Описание стратегии

1. Создание механизма координации и обмена информацией о стратегиях обеспечения безопасности полетов.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР10а-1–3.
2. Координация и обмен информацией о стратегиях обеспечения безопасности полетов в целях их согласования и во избежание дублирования.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР10б-1–5.

(ГИБП-11) ДОСТАТОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ПЕРСОНАЛА

Рамки: отрасль и регламентирующие полномочные органы располагают достаточным количеством квалифицированных сотрудников для проведения их деятельности.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 11.

Описание стратегии

1. Определение потребностей, связанных с поддержанием уровня безопасности полетов в условиях прогнозируемого роста объемов деятельности коммерческой авиации.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР11а-1.
2. Введение планов развития людских ресурсов, нацеленных на подготовку требуемого числа квалифицированных специалистов.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР11б-1–2.
3. Введение процессов проверки, позволяющих удостовериться в том, что планируемые меры по развитию ресурсов дадут требуемое количество специалистов.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": ВР11с-1.

**(ГИБП-12) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ
УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

Рамки: внедрение передовых технологий, способствующих значительному повышению уровня безопасности полетов.

Основные заинтересованные стороны: отрасль.

Соответствующий компонент глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов: область внимания 12, добавления E, F и G.

Описание стратегии

1. Определение подтвержденных технологических разрывов. Совместные действия отраслевых структур по выявлению тех областей, в которых возможно достижение значительных результатов по повышению безопасности полетов за счет совершенствования технологий.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP12a-1-3.
2. Внедрение апробированных технологий, разрабатываемых в целях повышения безопасности полетов.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP12b-1-3.
3. Интеграция мер по ликвидации разрыва технологий.
Связанные с этой работой передовая практика и системы показателей по "дорожной карте": BP12c-1-2.

ГЛАВА 2. ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ СИСТЕМА, ОТВЕЧАЮЩАЯ ОЖИДАНИЯМ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Безопасность полетов – ожидаемая характеристика. Измерение рисков

Безопасность полетов является "ожидаемой характеристикой". Авиаперевозки уже считаются самым безопасным видом транспорта, так что задача, стоящая перед отраслью и регламентирующими органами, заключается в том, чтобы сделать безопасную систему еще более безопасной. В контексте ГПБП ожидается, что заинтересованные стороны в авиационном сообществе добьются "снижения глобальных показателей риска авиационных происшествий в коммерческой авиации". При этом возникает вопрос об оптимальных способах измерения этого риска, а также связанных с ним изменений, реализуемых благодаря эффективному выполнению ГПБП и "дорожной карты".

Надежным источником информации для оценки характеристик безопасности полетов являются данные о частоте авиационных происшествий. Авиационная отрасль располагает рядом превосходных источников постоянно обновляемых данных о частоте авиационных происшествий, которые следует считать одним из важнейших компонентов в любой методике измерения рисков.

Примером такого общедоступного источника данных являются доклады Совета ИКАО. В этих докладах отслеживается динамика изменения показателей частоты авиационных происшествий с человеческими жертвами с воздушными судами, используемыми при авиаперевозках населения регулярными рейсами. Для оценки состояния безопасности полетов во всем мире ИКАО использует целый ряд статистических показателей по безопасности полетов.

Самой эффективной будет такая программа количественного управления риском, при которой обмен информацией является нормой. В настоящее время благодаря заключенному между ИКАО и ИАТА Меморандуму о сотрудничестве эти международные организации при необходимости могут обмениваться данными, получаемыми в рамках программ УППКБП и IOSA, а также другой информацией о безопасности полетов. ИКАО заключила аналогичные договоренности о сотрудничестве и обмене информацией с Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА), Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП) и ЕВРОКОНТРОЛем.

В настоящее время некоторые отраслевые структуры стремятся перейти к использованию более предсказуемых подходов к оценке риска. Это требует использования новаторских методик сбора и анализа данных о безопасности полетов. Одним из примеров является выработка стратегий обеспечения безопасности полетов с использованием таких существующих программ, как анализ полетных данных (FDA), мониторинг полетных данных (FDM), гарантия качества летной эксплуатации (FOQA). В качестве примеров можно также привести такие программы проверок, как Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и программа ИАТА по проведению проверок в области безопасности полетов (IOSA).

Постоянное обновление Глобального плана обеспечения безопасности полетов

Глобальный план обеспечения безопасности полетов устанавливает цели верхнего уровня, которые должны оставаться неизменными в среднесрочной перспективе, однако эффективная реализация Глобального плана и связанной с ним "дорожной карты" ведется на основе передовой практики, систем показателей, процессов и методологий, которые со временем изменяются и совершенствуются. Для поддержания актуальности Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО обязуется постоянно обновлять его в тесном сотрудничестве и при координации со всеми заинтересованными сторонами. При этом будут использоваться данные и информационные материалы, полученные в рамках Программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и по итогам командировок на места, а также базы данных о безопасности полетов, материалы групп планирования и внедрения, групп экспертов, а в более общем плане – в рамках регулярных контактов и обменов информацией о безопасности полетов с государствами и отраслевыми структурами.

ИКАО также продолжает активно участвовать в работе Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов, которая занимается обновлением глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов с целью поддержания согласованности и взаимодополняющего характера двух документов.

Использование Глобального плана обеспечения безопасности полетов

На самом высшем уровне Глобальный план обеспечения безопасности полетов предоставляет методику и определяет подходы, которые требуются для реализации стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов", предусматривающей "повышение уровня безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире".

Глобальные инициативы в области безопасности полетов определяют те области, в которых необходимо сосредоточить усилия для получения оптимальных результатов в повышении уровня безопасности полетов. Связанные с ними передовая практика и системы показателей представляют собой инструменты для разработки планов действий и измерения прогресса. ИКАО использует ГИБП для оценки целесообразности включения предлагаемых новых задач в области безопасности полетов в программу своей работы, а после их включения в программу работы – для измерения достигнутого прогресса. В контексте процесса планирования, описанного в главе 1, они устанавливают рамки для мероприятий регионального и национального характера, проводимых ИКАО через посредство программы единой стратегии, Программы технического сотрудничества и других механизмов.

Документы в поддержку безопасной глобальной
авиационной системы

Стратегическая цель А ИКАО. Безопасность полетов. Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире			
Название	Роль	Описание	Вспомогательный документ
Глобальный план обеспечения безопасности полетов	Стратегия	Общая методика для согласования и приоритизации действий по обеспечению безопасности полетов в поддержку реализации стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов"	<ul style="list-style-type: none">• Отраслевая глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов, часть I
Глобальные инициативы в области безопасности полетов	Тактика	Совокупность методик внедрения, основанных на существующей передовой практике и имеющихся инструктивных материалах	<ul style="list-style-type: none">• Отраслевая глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов, часть II• Бизнес-план ИКАО
Региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов	Действия	Региональные программы действий, включая планирование, осуществление и мониторинг конкретных мероприятий с соответствующими графиками	<ul style="list-style-type: none">• Планы реализации мер в области безопасности полетов (например, План осуществления проектов для региона AFI)
