



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 комитетом²)

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

¹ Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

² 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-В 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.