



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

**РАСШИРЕНИЕ СФЕРЫ ДЕЙСТВИЯ И ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА, И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ В НОВЫХ РАМКАХ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе предлагается необходимое расширение рекомендаций ИКАО, касающихся человеческого фактора, и, в рамках этого, организационных факторов, ввиду того что ненадлежащие действия или поведение лиц, осуществляющих руководство, проектирование, управление, техническое обслуживание и эксплуатацию авиационных систем и контроль за ними, остаются главными причинами сбоев этой системы. В этой связи важно отметить, что, хотя существуют официально признанные знания в этой области, их учет в повседневной и эксплуатационной практике и в практике управления, по-видимому, не достигнут в некоторых организациях отрасли и даже в некоторых государствах. Причина такого разрыва между знаниями и практикой – актуальная тема исследований в плане достижения целей безопасности полетов, связанных с эффективностью деятельности человека на всех организационных уровнях.

Кроме того, важно признать прогресс, достигнутый в плане управления безопасностью полетов, основа которого строится, в частности, на совместной эволюции принципов человеческого фактора, управления рисками и принципов качества. Поэтому в свете веса человеческого фактора в контексте процессов управления безопасностью полетов системы управления безопасностью полетов (СУБП) и государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) считается, что государствам следует получать содействие по меньшей мере в двух формах. С одной стороны, на основе выработки документации и изучения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) путем обновления и дополнения конкретных аспектов, связанных с выявлением человеческого фактора и контроля за ним на всех организационных уровнях, при уделении особого внимания организационным потребностям и, с другой стороны, на основе выявления механизмов учета и расширения информации, касающейся применения принципов и программ человеческого фактора, в контексте управления безопасностью воздушного движения СУБП и ГосПБП, в частности, в том, что касается разработки политики безопасности полетов, управления рисками и повышения безопасности полетов.

¹ Текст документа на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

| | |
|--|---|
| <p>Действия: Ассамблее предлагается:</p> <p>а) назначить группу экспертов для изучения и дополнения информации, содержащейся в SARPS ИКАО, что касается требований, применения и контроля в отношении принципов человеческого фактора, включая организационную и управленческую сферы;</p> <p>б) разработать обновленную и дополненную документацию, содействующую государствам в выработке внутренних стандартов и контроле за применением принципов человеческого фактора, а также расширить наличие курсов по человеческому фактору, включая информацию, касающуюся организационного уровня;</p> <p>с) изучить возможность включения более конкретных рекомендаций, связанных с принципами и программами человеческого фактора, в контексте внедрения процессов управления безопасностью полетов (СУБП и ГосПБП), принимая во внимание разработку нового приложения по управлению безопасностью полетов.</p> | |
| <i>Стратегические цели</i> | Данный рабочий документ связан со стратегической целью А |
| <i>Финансовые последствия</i> | Финансы, необходимые для получения предлагаемых изменений |
| <i>Справочный материал</i> | Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i> Дос 9683, <i>Руководство по обучению в области человеческого фактора</i> |

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Анализ результатов расследований недавних авиационных происшествий указывает на то, что на человеческий фактор по-прежнему приходится значительная часть причин их возникновения, включая случаи, когда происшествие стало результатом технической неисправности, эксплуатационного сбоя или ошибки в конструкции воздушного судна.

1.2 Модель причинности рассматривает тему человеческого фактора как сложный динамический процесс, связанный как с конкретными действиями эксплуатантов, так и с организационным контекстом, в котором они возникают. Значение соответствующего административного или управленческого уровня основано на том, что решения, принятые в управленческой сфере, могут создавать много фундаментальных факторов или факторов неопределенности в рамках организации, которые впоследствии способствуют повышению вероятности того, что поведение или действия эксплуатационного персонала будут нежелательны (ошибки или нарушения).

1.3 Управление безопасностью полетов рассматривает предотвращение происшествий и инцидентов главным образом в контексте организационного процесса, способного выявлять опасности и с успехом уменьшать связанные с ними риски как внутри государств, так и в рамках отрасли. Эти управленческие процессы основаны на принципах человеческого фактора и управлении риском, с эксплуатационного уровня и до управленческого уровня.

1.4 ИКАО формализовала признание важности человеческого фактора, приняв резолюцию А26-9 о безопасности полетов и человеческом факторе в 1986 году. На основании этой резолюции Ассамблея Аэронавигационная комиссия сформулировала следующую цель: "Повышение авиационной безопасности путем обращения к государствам с настоятельной

просьбой лучше осознавать и уделять больше внимания важности человеческого фактора в деятельности гражданской авиации, а также приняв тексты и практические меры в связи с человеческим фактором, разработанные на основе опыта, полученного государствами". Один из методов, использованных для выполнения этой резолюции, – опубликование серии подборок по вопросу человеческого фактора, впоследствии *Руководства по обучению в области человеческого фактора* (Дос 9683) в 1998 году.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Хотя ИКАО играла важную роль, выступая с официальными заявлениями по данному вопросу и публикуя документы, помогающие государствам в достижении этой предложенной цели, это в основном имело место в контексте деятельности в период приблизительно 1985–1998 годов. В настоящее время условия изменились и радикально эволюционировали как в плане эксплуатационной реальности, так и в плане целей и стратегий, принятых ИКАО для обеспечения безопасности полетов. Однако, несмотря на истекший период, тема остается крайне актуальной в плане причин инцидентов и происшествий.

2.2 В SARPS отмечается необходимость принципов, касающихся человеческого фактора, в порядке развития некоторых документов, подготовленных организациями, однако в них прямо не указано, как включать их и обеспечить их учет в рамках процессов контроля государств.

2.3 С этой точки зрения тема человеческого фактора требует изучения, обновления и отражения в новых сценариях безопасности полетов как в плане SARPS, так и в плане выпуска обновленной документации и подготовки соответствующих процедур обучения. Организационный аспект в контексте человеческого фактора также требуют более широкого охвата.

2.4 Управленческая роль и ответственность организаций в событиях, угрожающих безопасности полетов, – это сложная тема, которая получала мало внимания в сравнении с исследованием человеческого фактора на эксплуатационном уровне. В этой связи организационная и управленческая ответственность в вопросах, касающихся человеческого фактора и аспекта предотвращения, не получили достаточного развития в документах SARPS ИКАО.

2.5 Наконец, считается важным, чтобы прогресс в плане человеческого фактора был учтен более конкретным образом в контексте процессов управления безопасностью полетов СУБП и ГосПБП.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Хотя признается и обращается внимание на то, что в области человеческого фактора были предприняты большие усилия, знания в этой области, по-видимому, не направляют повседневную практику большинства организаций отрасли или государств. Возможно, имеется разрыв между знаниями о человеческом факторе и его учете в повседневной практике авиации.

3.2 Нацеленность государств и отрасли в плане методов улучшения поведения и действий людей в значительной мере концентрировалось на эксплуатационном, а не на управленческом персонале.

3.3 Необходимо активизировать усилия на основе изучения SARPS, касающихся человеческого фактора, и включения новых рекомендаций, которые будут способствовать улучшению безопасности эксплуатации.

3.4 Необходимо расширить и дополнить нынешнюю документацию по этой теме.

3.5 Необходимо предусмотреть механизмы, обеспечивающие учет принципов человеческого фактора, в частности, на организационном уровне, в контексте осуществления процессов управления безопасностью полетов (СУБП и ГосПБП).

3.6 В силу прямого влияния исследований и учета человеческого фактора на повышение безопасности, в настоящем документе рекомендуется, чтобы ИКАО и государства сосредоточили свои усилия на изыскании инициатив и стратегий повышения ориентации и развития обучения по вопросу человеческого фактора, принимая во внимание, что учет человеческого фактора зависит от вида соответствующей деятельности, в частности воздушные перевозки, эксплуатация воздушных судов, аэронавигационные услуги и аэродромные операции, и различных соответствующих организационных уровней, в частности уровня управления, который не получал в документах достаточного охвата, соразмерного с его степенью важности.

— КОНЕЦ —