

# СУБП

## ОСНОВА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Фанис Мирзаянов

Рассматривая вопросы современного этапа развития отечественной гражданской авиации, необходимо учитывать три обстоятельства. Во-первых, национальная гражданская авиация находится в процессе массового вывода из эксплуатации воздушных судов предыдущего поколения и массового освоения воздушных судов нового поколения. Во-вторых, она находится в процессе массового переучивания персонала на фоне демографического спада с внедрением новых методов обучения и тренажа на основе новых информационных технологий. В-третьих, перезрел момент гармонизации устаревшей постсоветской нормативной базы с международной. Мы находимся на пути осмысления новых правил и возможностей информационных технологий. Происходящие изменения имеют массовый характер, поэтому требуют, высокопрофессионального управления, плановости, поэтапности, высокой степени организованности и контроля с учетом рекомендаций теории изменений. Согласно которой, первый этап изменений характеризуется хаосом, далее идет процесс наработки правил, затем этап поступательного развития. События последнего времени показывают, что мы находимся где-то на выходе из первого этапа и начале пути по наработке правил и освоения новых технологий.

Одной из новых технологий управления, а она таковая для всего мирового авиационного сообщества, является система управления безопасностью полетов (СУБП). Еще многие страны и компании не оценили и не поняли ее ценности, не внедрили в свою повседневную деятельность. Следует заметить, что те, кто смог это понять, имеют кардинально отличающиеся в лучшую сторону показатели безопасности полетов.

Встает вопрос, каким должен быть наш путь освоения этой технологии? Действительность такова, что исторически, вступив в пятидесятые годы в ИКАО, мы взяли на себя членские обязательства руководствоваться и внедрять рекомендации этой организации. Таким образом, ее рекомендация о внедрении СУБП, является прямым обязательством государства. В исполнение этого, в 2009 году в РФ законодатель издал прорывной в отношении СУБП **ФАП-128, который обязал каждую компанию внедрить у себя СУБП и управлять безопасностью полетов, используя эту инновационную технологию.** Однако, прошло два года, а состояние безопасности полетов в целом по отрасли только ухудшилось. Это свидетельствует о том, что некоторые компании еще не вышли из этапа хаоса.

Да, для нас СУБП, это новый взгляд на управление безопасностью полетов. Существуют трудности в понимании методологии, документов. Однако, сегодня уже есть опыт внедрения СУБП в ведущих компаниях, в CAST и IHST которые детализировали многие процессы, наработали опыт, который несомненно имеет практическую ценность. Система УБП устроена так, что вначале регулятор должен, принять «Государственную программу по безопасности полетов». В соответствии с ней, определить пути внедрения СУБП, оценить производственные риски эксплуатирующихся воздушных судов, исключить их влияние/наложение на риски эксплуатации, **установить приемлемые национальные уровни безопасности полетов**, определить критерии и особенности внедрения СУБП в соответствии с климатическими, национальными условиями работы компаний. Необходимо методически организовать и сопровождать процесс внедрения, назначить координаторов – ответственных лиц за внедрение СУБП в центральном аппарате и территориальных управлениях, организовать обмен опытом внедрения в однотипных компаниях. При этом очень важна преемственность и организованность перехода от предыдущей системы УБП к СУБП с новым подходом. Очевидно, что сегодня, именно

*утра или пренебрежения инструментами управления безопасностью полетов предыдущего периода, потеря преемственности, недостатки во внедрении СУБП в проблемных компаниях, являются главной причиной их низкого уровня безопасности полетов.* В тех компаниях, где преемственность сохранена, где этому вопросу уделяется постоянное должное внимание, дела обстоят иначе. Поэтому руководители этих компаний, на фоне проблем с безопасностью полетов в других компаниях развивают коммерческий успех своих компании, не боясь за такой чувствительный показатель как безопасность полетов.

Необходимо понимать, что СУБП, не является технологией, которую генеральный директор может купить, дать специалистам, и те ее самостоятельно внедрят. Особенностью ее является то, что **без личной работы руководителя компании, без лично им разработанного плана управления безопасностью полетов, без личного определения миссии и политики, принципов безопасности, правильного построения структуры компании, распределения ответственности, определения источников угроз, определения механизма управления рисками, построения барьеров возникновению опасностей, эта система не работает.** СУБП – это, прежде всего, инструмент генерального директора компании, в рамках которого он **обязан осмыслить личные действия и вовлеченного в этот процесс персонала по управлению безопасностью полетов своей компании. Именно первое лицо должно определить пути, как достучаться до ума каждого исполнителя по безопасному выполнению работ.** Остальные руководители компании, участники этого процесса, являются проводниками этой его директивной воли. Кроме того, внедрение СУБП, это всегда процесс изменений, поэтому **руководитель компании обязан владеть инструментом управления изменениями, чтобы не усугубить положение с безопасностью полетов.**

Таким образом, если мы хотим достичь стабильности в вопросе безопасности полетов, у нас у всех впереди внимательная, кропотливая, профессиональная работа; **не теряя опыта предыдущего периода осуществить организованный переход в соответствии с ФАП-128 на работу по СУБП.**

И еще. Сегодня в авиационных кругах высказан «тезис» о том, что по причине того, что у маленьких компаний не хватает средств для поддержания необходимого уровня безопасности полетов, их необходимо укрупнить. Укрупнение компаний предложено, как мера, ведущая к повышению уровня безопасности полетов. Между тем, в «Руководстве по СУБП» ясно сказано, что **данная технология, применяется в компании любого размера, с любой численностью воздушных судов.** Нигде в мире не применяется такая крайняя мера «поддержки бизнеса», как лишение возможности работы. В то же время, обеспеченность финансовыми средствами, является необходимым условием поддержания требуемого уровня безопасности полетов. Регуляторы других стран решают эту задачу гораздо проще, **предписывая при сертификации иметь на счетах компании размер финансовых средств, достаточный для исполнения обязательств компании.** В этом случае, не будет необходимости принимать крайние меры. Неразумно в условиях, когда весь мир борется за создание рабочих мест, лишать работы сотни специалистов высокотехнологичной отрасли, разрушать наработанный с таким трудом, уровень предоставления услуг населению и бизнесу.