**О культуре безопасности**

**22.05.2014**

В авиационной отрасли в последние годы культура безопасности стала предметом пристального внимания, что прежде всего связано с повсеместным внедрением СУБП. Опыт внедрения СУБП однозначно свидетельствует о том, что существует тесная взаимосвязь между эффективностью СУБП и состоянием культуры безопасности. Европейской группой по безопасности полетов коммерческой авиации выражено мнение, что «возможно наличие хорошей культуры безопасности при отсутствии формальной СУБП, но наличие эффективной СУБП без хорошей культуры безопасности невозможно»[[1]](#footnote-1).

В качестве иллюстрации тесной взаимосвязи между культурой безопасности и безопасностью полетов можно привести высказывание Джеймса Ризона: «В дискуссиях об опасных производствах трудно услышать более повторяемую фразу, чем культура безопасности. Трудно найти нечто более востребованное и в то же время недопонятое. И все же,  если у кого-то сложится мнение, что   существующий в настоящее время  огромный интерес к культуре безопасности – это всего лишь преходящее увлечение, то подумайте над следующими фактами. Коммерческая авиация является отраслью, обладающей повышенной степенью единообразия в глобальном масштабе. Авиакомпании по всеми миру летают в сравнимых условиях на практически одних и тех же типах воздушных судов.  Летные экипажи, диспетчеры и инженеры обучаются  и лицензируются по очень схожим стандартам.  Тем не менее,  в 1995 году риск для пассажиров, оцененный как вероятность попадания в авиационное происшествие с по крайней мере одним смертельным исходом и рассчитанный для 42-х  авиакомпаний  по всему миру, различался кратно: от 1 шанса на 260 000  в худших случаях   до 1 шанса на 11 000 000  в лучших случаях. Конечно, такие факторы, как государственные ресурсы или ресурсы конкретной компании играют определенную роль, но нет никакого сомнения в том, что  различия в культуре безопасности внесли львиную долю в этот колоссальный разброс»[[2]](#footnote-2).

К 38-й сессии Ассамблеи ИКАО был подготовлен рабочий документ «Культура безопасности и будущее улучшение положений ИКАО, связанных с реализацией СУБП», в котором было сказано, что «заметные улучшения в управлении безопасностью и успешное осуществление государственной программы безопасности полетов (ГосПБП) будут зависеть от признания и понимания того, что культура безопасности играет критически важную роль в обеспечении безопасности полетов. Результаты расследований многих авиационных происшествий показали, что низкий уровень культуры безопасности является причинным фактором, увеличивающим их вероятность и тяжесть последствий. Необходим проактивный подход к интеграции культуры безопасности на организационном уровне с тем, чтобы гарантировать защиту всех функций, связанных с обеспечением безопасности полетов, от поведения и практики, являющимися предвестниками авиационных происшествий. Существование и понимание культуры безопасности является необходимым условием для успешной реализации СУБП”[[3]](#footnote-3).

Известно несколько методик градации культуры безопасности организации. Все они требуют достаточно сложных и трудоемких исследований и не всегда выдают достаточно объективный результат. Исходя из чисто практических соображений по повышению эффективности обеспечения безопасности полетов, я бы предложил такой принцип градации культуры безопасности:

Если ваша СУБП существует только в виде пылящегося на полке руководства, которое вы у кого-то переписали, то культура безопасности в вашей организации отсутствует. Если ваша СУБП в полной мере соответствует требованиям ИКАО и весь персонал вашей организации работает над тем, чтобы сделать ее еще более эффективной – значит вы достигли наивысшего уровня культуры безопасности. Промежуточные уровни культуры безопасности можно расположить между этими двумя.

В. Аксютин

1. SAFETY CULTURE FRAMEWORK FOR THE ECAST SMS-WG, стр. 4 [↑](#footnote-ref-1)
2. James Reason, Managing the Risks of Organizational Accidents,  стр. 191. [↑](#footnote-ref-2)
3. ICAO, Working Paper A38-WP/206 TE/78 4/9/13 [↑](#footnote-ref-3)