

АЭРОФЛОТ



Российские авиалинии



«Загадочный» компонент и слабое звено СУБП

Советник

ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии»

доктор медицинских наук, профессор

Козлов

Валерий Владимирович

Москва – Шереметьево

2012г.

Рассматриваемые вопросы

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии



Российские авиалинии



- почему СУБП внедряется «со скрипом»?;
- какой из компонентов СУБП «загадочный»?;
- что происходит, если «загадочный» компонент игнорируют?
- где слабое звено СУБП?
- как избавиться от слабого звена СУБП?

Почему СУБП внедряется «со скрипом»?



Внедрение СУБП, как любого нового, проходит минимум 5 этапов:

Первый этап – отторжение нового под любым предложением. Хотя данный этап не всегда имеет место, тем не менее, практика без него редко обходится. Это объясняется легко. Новое требует повышенной интеллектуальной нагрузки с целью обеспечения хотя бы его понимания.

Второй этап – освоение понятийно – терминологического аппарата, характеризующего новое. Действительно, новое, как правило, изложено с использованием непривычных терминов, имеющих подчас не просто усваиваемую понятийную суть.

Третий этап – формирование в сознании модели нового благодаря познанию его сути. Пожалуй, это наиболее трудный этап в процессе внедрения нового, поскольку в основе его лежит напряженная умственная деятельность.

Почему СУБП внедряется «со скрипом»? (окончание)



Четвертый этап – доведение нового до всего персонала. Понятно, что если новое не овладеет массами, не будет ими воспринято и поддержано, то практическая реализация превратится в пустую формальность.

Пятый этап – практическое внедрение нового. При качественном прохождении второго и особенно третьего, и четвертого этапов данный этап больших трудностей не представляет.

Какой из компонентов СУБП «загадочный» ?

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии



Российские авиалинии



СУБП включает, как известно, 4 блока (компонента, подсистемы):

- политику СУБП;
- систему управления рисками;
- «safety assurance»;
- продвижение СУБП (обучение персонала и др.).

Загадочным является третий компонент - «safety assurance».

Почему?

Его, как правило неверно переводят, поэтому не понимают истинного назначения и не вкладывают то содержание при реализации, которое требуется.

«Safety assurance» – это не «обеспечение безопасности», а «гарантия безопасности».

Какой из компонентов СУБП «загадочный» ? (окончание)



Содержание «safety assurance» включает следующие процедуры и действия:

- **мониторирование системы;**
- **получение информации о ее работе;**
- **анализ информации;**
- **разработка корректирующих действий, направленных на совершенствование СУБП;**
- **реализация рекомендаций в интересах непрерывного улучшения системы.**

Т.е. назначение «safety assurance» – контроль (надзор) за качеством функционирования СУБП. Чтобы она была создана не только на бумаге, но и на практике и функционировала не дабы как , а качественно.

Что происходит, если «загадочный» компонент игнорируют?



- СУБП создана только на бумаге;
- СУБП внедрена, но функционирует не эффективно;
- некоторые компоненты СУБП («некарательная» среда, система добровольных сообщений и др.) игнорируются;
- СУБП не развивается и не совершенствования;
- анализ безопасности полетов строится на принципах обеспечения , но не управления и т. д. и т. п.

Где слабое звено СУБП?



Выявление опасных факторов (факторов риска) предполагает разработку рекомендаций по их снижению или устранению. Но, как определить эффективные рекомендации?

В РУБП точного ответа на данный вопрос не содержится.

Наиболее простой подход - с позиций здравого смысла, т. е. обнаружен опасный фактор и, ориентируясь на него, определяются профилактические мероприятия.

Данный подход очень распространен, но при всей его простоте он не эффективный, т. к. системные недостатки, породившие опасный фактор, не вскрываются на всю глубину.

Поэтому существующая практика функционирования СУБП, как правило, отличается формальным подходом: исходя из содержания опасного фактора, произвольно определяются меры профилактики без установления его природы и механизма происхождения.

Т.е. установление причин опасных факторов и разработка эффективных профилактических рекомендаций – слабое звено СУБП.

Как избавиться от слабого звена СУБП?



Необходимо четко понимать динамику развития особых ситуаций и правильно пользоваться терминологией.

Существуют, как известно, 3 активных причины авиационных событий (АС):

- нестандартное действие пилота (НДП);
- отказ системы ВС;
- негативное воздействие окружающей среды.

При расследовании АС связанных с НДП сначала выявляется: ошибка это или нарушение (спровоцированное или неспровоцированное).

После чего определяются причины ошибки (или нарушения), которые бывают 3 – х видов:

- непосредственная (связана с недостатками пилота, эргономикой ВС и окружающей среды);
- промежуточная (находится между непосредственной и главной);
- главная (это недостатки конкретного компонента авиационной системы, который находится на земле и порождает непосредственную причину, нередко через промежуточную).

Как избавиться от слабого звена СУБП?

(окончание)

Модель системного анализа надёжности специалиста и расследования АС

(Козлов В.В., 2012 г.)



Носители ОФ:

- руководство
- персонал
- документы
- методика
- средства
- ОСУ труда
- культура

РТОП – режим труда, отдыха и питания.
ОСУ – организация, содержание и условия.
ТО – техническое обучение.
ЧФ – обучение в области человеческого фактора.



Благодарю за внимание