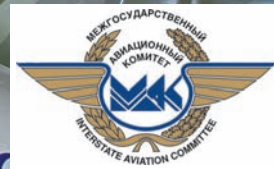


«Анализ пробелов» в реализации требований ИКАО к СУБП на предприятиях-изготовителях воздушных судов



Геннадий Щербаков,
начальник отдела Авиарегистра МАК

С приближением даты вступления в силу Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации вопрос реализации Системы управления безопасностью полетов (СУБП) в условиях организаций, ответственных за изготовление воздушных судов, переходит в практическую плоскость.

Одним из начальных этапов процесса внедрения СУБП является анализ действующей управленческой системы предприятия (т.н. «анализ пробелов») для определения того, какие компоненты и элементы, изложенные в концептуальных рамках для СУБП, уже существуют, и какие компоненты и элементы необходимо дополнительно разработать или изменить для соблюдения требований ИКАО к реализации СУБП.

Несомненная важность «анализа пробелов», как отправной точки при внедрении СУБП, отмечается и в РУБП ИКАО Doc 9859, поскольку СУБП не строится с нуля и во многих случаях связанная с ней деятельность налажена и функционирует, а результаты анализа пробелов используются при планировании поэтапной реализации СУБП на предприятии.

В мае 2013 г. Авиарегистр МАК предложил тринадцати организациям, держателям Свидетельств об одобрении производства, провести внутреннюю самооценку существующих процедур и ресурсов Изготовителей на соответствие требованиям ИКАО к СУБП. В опросе участвовали пять заводов-изготовителей самолетов транспортной категории (АП-25), шесть заводов-изготовителей вертолетов транспортной категории (АП-29), два завода-изготовителя легких самолетов (АП-23).

Используемый для самооценки контрольный перечень вопросов (анкета-вопросник) был разработан на основе шаблона, представленного в Добавлении 2 к главе 7 второй редакции РУБП. Всего было сформулировано 104 вопроса по четырем компонентам СУБП в соответствии с концептуальными рамками, изложенными в Приложении 19 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Типовая схема анкетирования во второй редакции РУБП ИКАО предполагает два варианта односложных ответов на каждый вопрос – «да» или «нет», что в отдельных случаях может вызвать затруднение в оценке реального

состояния дел и привести либо к излишне позитивным, либо крайне негативным оценкам. С учетом опыта FAA по «анализу пробелов» в рамках пилотного проекта по внедрению СУБП у Разработчиков и Изготовителей, в общих указаниях по заполнению анкеты-вопросника были предусмотрены более детальные оценки текущего состояния реализации анализируемых вопросов:

- изложенный в анкете аспект/вопрос вызывает затруднение в понимании или сомнение в правильности ответа;
- изложенный в анкете аспект/вопрос находится на стадии изучения;
- не предпринималось никаких действий в отношении реализации данного аспекта/вопроса;
- существует план мероприятий, в соответствии с которым выделены ресурсы, назначены ответственные должностные лица и установлены сроки выполнения мероприятий, необходимых для реализации данного аспекта/вопроса;
- данный аспект/вопрос нашел свое документальное отражение во внутренних документах организации (внутренняя организационно-распорядительная документация, документированные процедуры системы менеджмента качества, программы подготовки персонала и т.д.);
- организация выделяет все виды необходимых ресурсов для реализации указанного аспекта/вопроса, который отражен в документах организации и реализуется на практике в организационных мероприятиях и действиях персонала;
- существуют объективные доказательства того, что данный аспект/вопрос полностью реализован в организации, соответствует концептуальным рамкам СУБП, хотя бы раз подвергался внутренней проверке, имеются надежные основания полагать, что реализация данного аспекта/вопроса будет обеспечена организацией в будущем.

Первые четыре варианта ответов означают наличие «пробела» между компонентом/элементом концептуальных рамок ИКАО для СУБП и существующими процедурами и ресурсами Изготовителя, который может находиться в этом случае на начальном этапе реализации требований ИКАО к СУБП. С другой стороны, три последних варианта ответов на вопросы анкеты означают, что «пробел» отсутствует, и у Изготовителя уже имеется компонент или элемент концептуальных рамок ИКАО для СУБП, которые включены в его систему и которые либо соответствуют данному требованию, либо превышают его.

Предложение Авиарегистра МАК о проведении «анализа пробелов» было воспринято всеми Изготовителями,

что свидетельствует о сохранении высокой организационной культуры в авиационной промышленности по вопросам обеспечения безопасности полетов.

Тем не менее, более половины ответов, полученных Авиарегистром МАК в результате анкетирования (почти 60% ответов), указывают на то, что в масштабах отрасли реализация СУБП находится на начальном уровне. Хотя при этом, по мнению предприятий, отсутствуют «пробелы» примерно по трети рассматриваемых вопросов, которые документированы (20% ответов) и реализованы на практике (14% ответов).

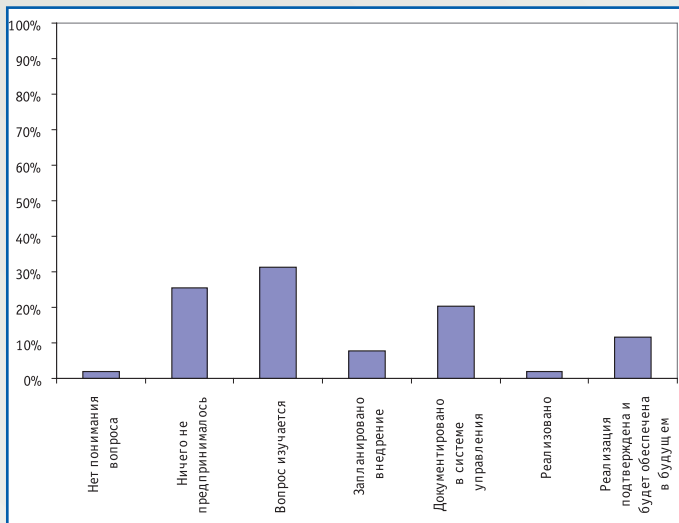


Рис. 1. Общее состояние дел с реализацией требований к СУБП на предприятиях-изготовителях ВС

В сравнительном отношении интересны результаты реализации пилотного проекта по внедрению СУБП у Разработчиков и Изготовителей, инициированного Службой сертификации воздушных судов (AIR) FAA. Этот проект завершился в декабре 2012 г., а летом 2013 г. был обнародован соответствующий отчет – «2012 Safety Management System Pilot Project Report for Design and Manufacturing Organizations», в котором также были обобщены данные детального «анализа пробелов», который выполнили восемь американских производителей по всем компонентам концептуальных рамок СУБП. В большей части оценок (79% ответов) содержался вывод о том, что состояние действующих на предприятиях процессов и процедур находятся на начальном этапе внедрения СУБП (требования либо не выполняются, либо запланировано их внедрение). И только 21% ответов указывал на то, что требования к СУБП документально отражены в действующих у Изготовителей процедурах и внедрены на практике.

Представленная в адрес Авиарегистра МАК информация о состоянии дел с реализацией требований ИКАО к СУБП на российских предприятиях показывает, что хотя ситуация в каждом случае индивидуальна, тем не менее, среди групп предприятий она носит общий характер.

Так, у Изготовителей легких самолетов 16% аспектов, связанных с требованиями к СУБП, нашли свое документальное отражение в документах системы качества, а подавляющее число вопросов все еще находится на стадии изучения.

Похожая картина наблюдается у Изготовителей самолетов транспортной категории (рис.2), хотя по оценке

одной производственной организации степень соответствия ее ресурсов и процедур требованиям ИКАО к СУБП достигает 40%.

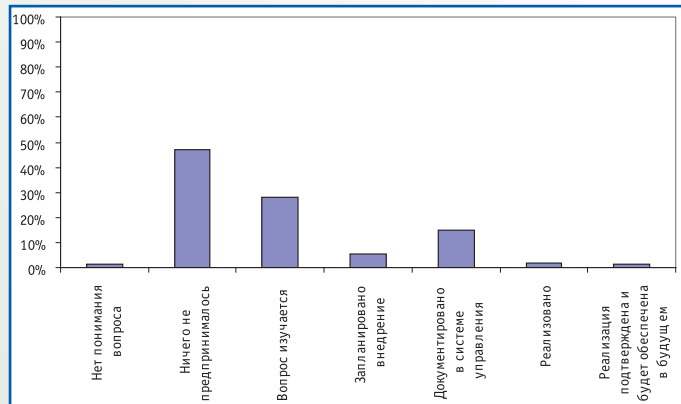


Рис. 2. Состояние дел с реализацией требований к СУБП у изготовителей самолетов транспортной категории

Отдельная ситуация с реализацией требований ИКАО к СУБП сложилась у изготовителей вертолетов транспортной категории (рис.3). Средний уровень соответствия по самооценке таких предприятий превышает 60%.

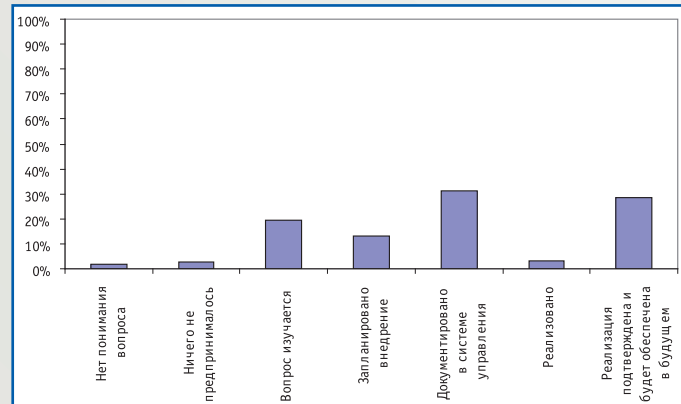


Рис. 3. Состояние дел с реализацией требований к СУБП у изготовителей вертолетов транспортной категории

В результате работ по анкетированию выявлена острая необходимость в обучении персонала предприятий авиационной промышленности современным представлениям об управлении безопасностью полетов. При недостатке образовательных программ и курсов, созданных на базе стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, в отрасли не всегда демонстрируется единообразное понимание требований ИКАО к СУБП и их соотнесение с действительным состоянием управленческой системы производственной организации, иногда возобладают субъективные представления. Так, например, в процессе анкетирования были отмечены случаи, когда реализацию СУБП на предприятии планировали ограничить только уровнем деятельности лётно-испытательного подразделения и т.п.

Обеспечение надлежащего уровня компетентности персонала в вопросах управления безопасностью полетов станет залогом повышения достоверности «анализа пробелов» – ключевой отправной точки в планируемых мероприятиях по реализации СУБП в организации, ответственной за изготовление воздушных судов.