УДК 629.735

Система конфиденциальных сообщений для предотвращения авиационных происшествий

Андрей НОВОСЕЛЬСКИЙ

Andrey V. NOVOSELSKIY

Новосельский Андрей Владимирович *– кандидат педагогических наук, доцент кафедры боевой подготовки и безопасности полетов филиала Военного учебно-научного центра Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия» (г. Краснодар), Балашов, Россия.*

В статье идет речь об организации добровольных конфиденциальных сообщений, призванных предотвращать происшествия в сфере государственной авиации. Автор, учитывая условия функционирования рассматриваемой системы, подчеркивает значимость анализируемого метода выявления опасных факторов производства полетов. Предпринята попытка представить профилактику авиационных происшествий на основе конфиденциальных сообщений в виде многоэтапной технологии, способной обеспечить результат при реализации предложенного варианта.

Ключевые слова: безопасность полетов, государственная авиация, добровольные сообщения, предотвращение происшествий, системная технология.

Обеспечение безопасности полетов государственной авиации строится на четкой регламентации нормативных документов и требований к организации мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов. Сущность такой профилактики заключается в активном выявлении опасных факторов летной работы и принятии мер по их устранению, снижению влияния на условия безопасности [1, с. 7]. При этом сам участок подобной деятельности должен находиться в постоянном развитии, а ответственные за него люди обязаны быть в динамическом поиске новых методов обнаружения угроз и рисков.

К одному из действенных методов относят добровольные конфиденциальные сообщения личного состава о недостатках, особых ситуациях и других событиях, которые, по мнению авиационных специалистов, представляют угрозу безопасности полетов. Обычно о таких событиях известно только тем, кто в них непосредственно участвовал, а руководящий состав, если не поступает соответствующее сообщение, может о них и не знать. Разумеется, метод построен на доверительности и строгой анонимности. Однако, как показывает практика, создание продуктивной системы добровольных конфиденциальных сообщений отнюдь не про-

стая задача. Главное препятствие – менталитет командиров и подчиненных, не всегда сознающих назначение и роль системы.

Необходимо подчеркнуть, что добровольные конфиденциальные сообщения – это обособленный источник уникальной информации о тех опасных факторах, присутствие которых негативно отражается на состоянии авиационной системы и, в конечном счете, может привести к снижению уровня безопасности полетов. Выявление опасных факторов, трансформировавшихся в причину и обусловивших ошибку, а тем более авиационное событие, позволяет, с одной стороны, вскрыть подоплеку случившегося, а с другой – показать неэффективную профилактическую работу в подразделении (части) по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.

Важно заметить, что опасные факторы, как правило, находятся не на «поверхности» процесса производства и обеспечения полетов. Члены авиационного коллектива, даже если обнаруживают их, не придают значения той потенциальной опасности, которая при определенных обстоятельствах может стать фактической. Личный состав свыкается с недостатками, приспосабливается к ним и считает их допустимой нормой. Но однажды любой опасный фактор обязательно проявит себя со всеми вытекающими последствиями. В этой связи конфиденциальные сообщения выступают элементом профилактической работы, посредством которого происходит выявление скрытых, не проявивших себя пока опасностей угроз.

Нельзя оставлять без внимания и тот факт, что другие источники информации об опасных факторах основаны на уже свершившихся событиях, базируются на вполне конкретных явлениях и обстоятельствах. Таковыми событиями могут быть ошибка летчика, отказ какого-либо агрегата или оборудования воздушного судна, негативное воздействие внешней среды, авиационное событие любого уровня. Однако на современном этапе развития государственной авиации подобное направление борьбы за безопасность полетов является ретроактивным, а следовательно, непродуктивным и устаревшим. Ведь произошедшее событие или допущенная ошибка – результат проявления не одного, а нескольких опасных факторов, которые оказались присущими в данный момент тому или иному компоненту авиационной системы. Более того, эти факторы возникли не внезапно, а существовали уже на протяжении длительного времени, но поскольку негативных событий не вызывали, то внимание на них не обращалось.

С позиций управления безопасностью такой подход недопустим. Только своевременное выявление и оперативное устранение опасности становится единственно правильным и наиболее продуктивным методом предупреждения авиационных событий. Другие способы – например, анализ причинно-следственных связей при расследовании авиационных происшествий и инцидентов – к управлению безопасностью, увы, имеют лишь косвенное отношение. Поэтому значимость сведений об опасных факторах и потенциальных рисках в профилактике аварийности всегда выше, чем информация, полученная с использованием средств объективного контроля после того, как произошло авиационное событие. В этом суть самой потребности в добровольных конфиденциальных сообщениях.

По нашему мнению, одним из базовых условий функционирования рассматриваемой системы является осознание и мотивированное участие в ней всего личного состава. Для реализации столь обязывающего условия авиационный специалист должен ясно и четко представлять не только цели внедрения системы добровольных конфиденциальных сообщений, но и свою роль и долю соучастия. Членам авиационного коллектива важно быть уверенными в том, что их информация не останется без внимания, будут учтены все предложения и рекомендации, направленные на повышение безопасности полетов. В то же время им следует понимать, что игнорирование опасных факторов, ставящее под угрозу выполнение полета, никто не потерпит.

Сопутствующими, но от этого не менее значимыми условиями решения обсуждаемой проблемы остаются:

– рост самосознания всего личного состава, возрастание его активности и принципиальное изменение понимания своей роли в производстве, управлении и обеспечении полетов;

– перестройка взаимоотношений между подчиненными и командиром за счет увеличения объема информации как «сверху вниз», так и «снизу вверх»;

– строго научный подход к разработке и анализу мер, связанных с организацией и использованием добровольных сообщений.

Внедрение системы добровольных конфиденциальных сообщений ставит командира в совершенно другие условия. Теперь он лишается того однонаправленного обвинительного мышления, которое «эксплуатировал» ранее. Более того, если о системном недостатке личный состав неоднократно сообщал, а командир не принимал мер, то ответственность за ошибку авиационного специалиста обязан нести лично он.

Становится очевидным, что система добровольных конфиденциальных сообщений как рентген просвечивает профессиональные способности лица, занимающего руководящую должность. В отличие от гражданской авиации, где отношения строятся сугубо на служебно-должностных обязанностях, в военной авиации ответственность, в том числе и в сфере безопасности полетов, полностью возлагается на командира. Ему следует помнить, что при организации формальных взаимоотношений среди должностных лиц подразделения путем постановки задач и передачи полномочий его персональная ответственность не может быть никому делегирована.

В целях обеспечения безопасности полетов необходимо, чтобы имеющиеся права командира подтверждались его личностным авторитетом, то есть еще и неформальным влиянием на подчиненный коллектив. Это обстоятельство накладывает свой отпечаток на состояние морально-психологического климата в авиационном подразделении. Командир должен суметь выстроить такую систему управления, которая позволяла бы самоорганизовываться подчиненным и добровольно принимать его указания и приказы.

Стоит ожидать, что на уровне государственной авиации система добровольных конфиденциальных сообщений позволит:

– обратить внимание командного состава на опасные факторы, влияющие или способные повлиять на функционирование авиационной системы;

– улучшить организацию деятельности, нормативную базу, средства и методы работы, повысить профессиональную подготовку авиационных специалистов;

– создать условия для максимально эффективного выполнения личным составом профессионально-должностных обязанностей;

– каждому авиационному специалисту защитить себя в случае необоснованного обвинения в допущенной ошибке;

– внести личный вклад в повышение уровня безопасности полетов подразделения (части), получить моральное удовлетворение.

Почему же данный метод выявления опасных факторов не распространяется должным образом на практике? Скорее всего, происходит это из-за сложного представления о предназначении объекта рассмотрения и формального подхода командиров к процессу. Сложившееся отношение к проблемам безопасности оказывает влияние на исполнение авиаторами своих профессиональных обязанностей. Слабая организационная культура безопасности полетов в структурах государственной авиации не дает должным образом осуществлять функции членов организации сообразно уровню имеющихся компетенций и осознания последствий своих действий. Усугубляют эти недостатки при создании системы добровольных конфиденциальных сообщений в государственной авиации следующие позиции:

– отсутствие нормативного сопровождения при обработке информации добровольных сообщений и подготовке адекватных мер на уровне подразделения (части);

– организационная культура безопасности полетов сформирована без учета изменившихся условий и не развивается;

– у командного состава отсутствует убеждение в продуктивности использования рассматриваемой системы;

– личный состав не осознает в полной мере полезность добровольных конфиденциальных сообщений или неадекватно их воспринимает.

К сожалению, устранить такие пробелы не просто. Причем, даже их ликвидация не гарантирует достижения искомого результата. Но изменить образ мышления авиатора и с учетом этого строить процесс внедрения системы добровольных конфиденциальных сообщений в виде многоэтапной технологии, включающей в том числе:

– разработку инструкций на уровне авиационной части, определяющих реакцию и действия руководящего состава на представленную информацию;

– осознание командным составом обязательности системной профилактики безопасности полетов для профессиональной деятельности;

– понимание личным составом значения системы добровольных сообщений для содействия предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;

– формирование у личного состава мотивации на персональную заинтересованность в данной системе;

– обеспечение беспрепятственного и континуального процесса передачи добровольных конфиденциальных сообщений;

– организацию творческой аналитической работы на основе конфиденциальных сообщений и обоснование предложений по устранению или локализации опасных факторов.

Чтобы добиться состоятельности системы добровольных конфиденциальных сообщений, следует придерживаться принципов латентности, дополнительности, доверительности, простоты передачи, стимулирования информатора (если он пожелал раскрыться) и адекватной объективной реакции адресата. Отступление от этих принципов или их неэффективная реализация превращает предполагаемую работу в бесполезную и формирует у авиационных специалистов безразличное или негативное к ней отношение.

Подводя итог, стоит еще раз подчеркнуть, что система добровольных конфиденциальных сообщений потенциально является высокоэффективным инструментом в профилактической работе по предотвращению авиационных событий. Поэтому ее реализация должна стать целью каждого авиационного командира (начальника). Причем формальный подход здесь неприемлем, и надо искать его разумное сочетание с неформальным, психологически более выверенным.

ЛИТЕРАТУРА

1. Руководство по предотвращению авиационных происшествий с государственными воздушными судами в Российской Федерации. Утв. приказом министра обороны Российской Федерации. – М.: Воениздат, 2003. – 71 с.

CONFIDENTIAL REPORTING SYSTEM FOR AIR ACCIDENTS' PREVENTION

Novoselskiy, Andrey V. *– Ph.D., lieutenant colonel, senior lecturer at Balashov branch of Krasnodar Military Training and Research Center of Russian Air Forces «Air Force Academy», Balashov, Russia.*

ABSTRACT

The article deals with the organization of voluntary confidential communications designed to prevent accidents in the civil aviation. The author, considering the conditions of functioning of the system, emphasizes the importance of analyzed method of hazards' identification of flight operations. There is an attempt to show the prevention of air accidents on the basis of confidential communications in the form of a multistage technology that can provide a result in the implementation of the proposed options.

ENGLISH SUMMARY

Background. *Ensuring air safety of state aviation is based on precise regulation of normative documents and requirements for the organization of activities for the prevention of air accidents and incidents. The essence of such prevention is to actively identify the hazards of flight operations and to take measures to address them, to reduce their impact on security conditions [1, p. 7]. At the same time such activities must be in constant development, and people responsible for them have to be in a dynamic search for new methods for the detection of threats and risks.*

One of the most effective methods is voluntary confidential communications of personnel on deficiencies, special situations and other events, which in the opinion of aviation experts; pose a threat to air safety. Usually such events are known only to those who are directly involved in them, and the management team, if it does not receive the corresponding message, can be unaware of them. Of course, the method is built on trust and strict anonymity. However, as practice shows, the creation of an efficient system of voluntary confidential reporting is not an easy task. The main obstacle is the mentality of commanders and subordinates, who are not always conscious of the purpose and role of the system.

Objective. *The author aims at showing the method for hazards' identification, which is the system of voluntary confidential reporting, which can be applied in civil aviation. The author stresses advantages of the proposed method and demonstrates peculiarities of its application.*

Method. *The author bases his study on the methods of scientific description and comparative analysis.*

Results. *It must be emphasized that voluntary confidential messages – is an isolated source of unique information about the hazards, the presence of which has a negative impact on the state of the aviation system and, ultimately, may lead to lower levels of air safety. Hazards' identification, transformed into the cause and have caused the error, and the more aviation event allows, on the one hand, opening the underpinnings of what happened, but on the other showing ineffective preventive work in subunit (unit) for the prevention of air accidents and incidents.*

It is important to note that the hazards are usually not located on the «surface» of the manufacturing process and flight operations. Members of aviation team, even if they find them, do not attach importance to the potential danger, which under certain circumstances can become actual. Personnel become accustomed with defects, adapt to them and consider them as an acceptable norm. But once any hazard will necessarily appear with all the consequences. In this regard, confidential communications act as an element of preventive work, which takes place through revealing the hidden, not yet appeared dangerous threats.

It is impossible to ignore the fact that other sources of information about the hazards are based on the already occurred events, specific events and circumstances. Such events may be an error of the pilot, failure of any device or equipment of the aircraft, the negative impact of the environment, and aviation event of any level. However, at the present stage of development of the state aircraft such a direction of the struggle for air safety is retroactive, and therefore is unproductive and outdated. Occurred events or errors are the result of manifestation of not one but several hazards that were inherent at this particular moment to one or another component of the aviation system. Moreover, these factors did not appear suddenly, and already existed for a long time, but since they did not cause adverse events, the attention was not paid to them.

From the standpoint of safety management, this approach is unacceptable. Only the timely identification and elimination of hazards becomes the only correct and the most productive method to prevent aviation accidents. Other methods – for example, the analysis of causal relationships in the investigation of air accidents and incidents – have only an indirect relationship