



125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 37, корп. 3
тел. (915) 218-56-58, e-mail: entalitsev@aviafond.ru

08 февраля 2012 г. № 38



Некоммерческое партнерство
«Безопасность полетов»
125993 Москва, Ленинградский проспект, 37
тел. +7 (499) 231-6535, факс +7 (499) 151-7841

08 февраля 2012 г. № БП/п - 3

Председателю Правительства
Российской Федерации
В.В. Путину

Уважаемый Владимир Владимирович!

Прошедший 2011-й год объявлен Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), членом которой является Россия, самым безопасным за всю историю наблюдения за коммерческой авиацией в мире. Только Россия провалилась ниже прошлогоднего африканского уровня, где зафиксировано резкое повышение аварийности и в первую очередь – тяжелыми авиационными происшествиями (АП).

За год в мире зарегистрировано 28 АП, погибло 507 человек. Доля России – 6 АП и 118 человек, т.е. 20%. Количество тяжелых АП по сравнению с прошлым годом увеличилось в три раза. Если учесть, что объем авиаперевозок в России составляет около 5% мирового, то положение можно считать просто катастрофическим. Самыми крупными и резонансными стали авиакатастрофы в июне Ту-134 под Петрозаводском – 45 погибших и в сентябре под Ярославлем Як-42, на борту которого находились хоккеисты "Локомотива" - погибших 44 человека.

Так в чем же дело? Не эффективная система государственного регулирования безопасности полетов, устаревшая техника, непригодные аэродромы, пробелы в подготовке авиационного персонала или, может быть, недостаточно стандартов, правил, наставлений, инструкций?

37-я Ассамблея ИКАО (октябрь 2010 г.) одной из стратегических целей на период 2011–2013 годов приняла: *Укрепление глобальной безопасности полетов в гражданской авиации.*

ИКАО и вся мировая авиационная общественность считают одной из важнейших задач в этом направлении - создание и внедрение новых стандартов в области обеспечения безопасности полетов. Ведется большая работа по внедрению систем управления безопасностью полетов» (СУБП). Эта двухуровневая система (государство – хозяйствующий субъект в области авиации) предполагает переход от практики принятия мер после авиационной катастрофы к ежедневной работе по выявлению рисков и опасностей, могущих привести к инциденту или происшествию, и принятию упреждающих мер.

Государственная программа по обеспечению безопасности полетов, утвержденная распоряжением Правительства России от 6 мая 2008 г. № 641-р, как инструмент реализации вышеуказанных задач на уровне государства, явно устарела и не удовлетворяет требованиям ИКАО. Она нуждается в пересмотре с

учетом новых задач и интересов не только авиакомпаний, аэропортов, ремонтных предприятий, предприятий по организации воздушного движения, но и авиационной промышленности.

Статус Программы также нуждается в пересмотре, так как трехлетний опыт попыток ее реализации силами Межведомственной комиссии по авиационной безопасности и безопасности полетов показал недостаточную эффективность такого подхода.

Политическая воля, позиция руководства страны выражена в Перечне поручений Президента России по итогам совещания по расследованию причин катастрофы самолета Як-42 в Ярославской области, состоявшегося 8 сентября 2011 года.

Однако планомерной работы по выполнению этих поручений так и не организовано.

Учитывая, что 2013 год объявлен ИКАО годом повсеместного внедрения государствами - членами ИКАО «Системы управления безопасностью полетов» (СУБП), считаем целесообразным в число неотложных мер по повышению безопасности полетов гражданской авиации включить следующие:

1. Комплекс мер по подготовке и внедрению системы управления безопасностью полетов (СУБП) в государственных регулирующих органах, авиакомпаниях, аэропортах, у поставщиков аэронавигационного обслуживания, ремонтных организаций, авиационной промышленности, в том числе: назначение национального координатора, опубликование требований к СУБП, определение национальных показателей приемлемого уровня безопасности полетов, обучение персонала, создание системы сертификации и контроля;

2. Пересмотр Государственной программы по обеспечению безопасности полетов, с целью превращения ее в систему для управления государством безопасностью полетов, предусмотрев в ней, в частности:

- структуру, состав и сроки разработки федеральных авиационных правил, максимально гармонизированных со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, изложенных в приложениях к Чикагской Конвенции, а также соответствующих требованиям Воздушного Кодекса Российской Федерации;

- опубликование несоответствий/расхождений между нормами и требованиями ИКАО и национальными правилами Российской Федерации в области гражданской авиации, разработку временного графика устранения указанных несоответствий с указанием конкретных организаций/лиц, отвечающих за выполнение этой работы;

- совершенствование системы учета данных об авиационных инцидентах и происшествиях (АСОБП) с учетом требований и рекомендаций ИКАО, изложенных в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов;

- международное сотрудничество в области безопасности полетов (обмен специалистами, участие в международных организациях, обучение в специализированных учебных центрах, совместное проведение семинаров, обмен информацией по безопасности полетов и др.);

- перевод на русский язык и распространение аудиовизуальных средств обучения методам предотвращения авиационных происшествий и пропаганде безопасности полетов, разработанных ИКАО;

- создание учебных пособий по вопросам обеспечения безопасности полетов для летного, инженерного и диспетчерского состава, а также специалистов авиационной промышленности, на базе отечественного и зарубежного опыта;

- создание интернет-портала по вопросам безопасности полетов (наподобие европейского Skybrary);
- восстановление системы добровольных сообщений об авиационных инцидентах на базе независимого органа;
- создание механизма контроля за выполнением рекомендаций по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов.

3. Повышение статуса Государственной программы по обеспечению безопасности полетов до национального указом Президента или постановлением Правительства.

4. Руководство Межведомственной комиссией по авиационной безопасности и безопасности полетов поручить заместителю Председателя Правительства (вице-премьеру), придав ему полномочия и обязанности национального координатора по безопасности полетов.

5. Рассмотреть вопрос о выводе Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ФСНСТ) из состава Министерства транспорта РФ и подчинении ее заместителю Председателя Правительства (вице-премьеру) РФ или о создании независимого органа, аналогично существующему в США Национальному Совету по безопасности на транспорте (NTSB), руководство которого назначается Президентом США по согласованию с Конгрессом.

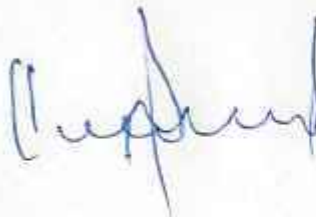
6. Прописать в положениях о государственных органах, регулирующих гражданскую авиацию, ответственность за состояние безопасности полетов в России, как члене ИКАО.

Председатель Правления
Некоммерческого партнерства
«Безопасность полетов», член
Общественного совета Росавиации,
Маршал авиации, Заслуженный
военный летчик РФ

Президент Фонда «Партнер
гражданской авиации», Председатель
комиссии по вопросам гражданской
авиации Общественного совета
Ространснадзора,
Заслуженный пилот СССР



Е.И. Шапошников



О.М. Смирнов