

**Выступление Фадеева Владимира Михайловича, заместителя генерального директора ОАО «Авиапром» Минпромторга РФ «О предложениях в Госпрограмму обеспечения безопасности полетов ВС ГА» (15 мая 2012 года)**

Уважаемые господа, хочу выразить благодарность организаторам сегодняшнего международного семинара «Безопасность полетов: техника, человек, среда»

Мне представителю ОАО «Авиапром» предложено выступить с сообщением о работе проводимой в отрасли по предложениям для включения в Госпрограмму обеспечения безопасности полетов ВС ГА.

Практическая деятельность ОАО «Авиапром» по обеспечению безопасности полетов воздушных судов экспериментальной и гражданской авиации осуществлялась по скоординированным планам работ с Департаментом авиационной промышленности Минпромторга России.

Анализируя комплекс мер и мероприятий, осуществляемых по обеспечению БП в отрасли, можно сделать вывод о наличии необходимости совершенствования существующей законодательной и нормативной базы для улучшения реального взаимодействия организаций, предприятий, интегрированных структур в отрасли и их взаимодействие с другими субъектами, обеспечивающими безопасность полетов воздушных судов экспериментальной и гражданской авиации.

Деятельность авиации в России регламентирована более 30 федеральными законами и 10 Указами Президента РФ, свыше 50 постановлениями Правительства РФ и более 200 положениями министерств и ведомств.

Полномочия в области государственного регулирования деятельности в области экспериментальной авиации осуществляет Минпромторг России (постановление Правительства РФ от 05.06.2008 г. № 438).

Часть функций государственного заказчика в области экспериментальной авиации постановлением Правительства РФ от 11.12.97 г. № 1552 «О государственном регулировании деятельности в области экспериментальной авиации» передана ОАО «Авиапром» (Управлению летной службы).

В своей работе ОАО «Авиапром» руководствуется действующей ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

4 марта 2009 года Советом ИКАО принята Поправка 101 к Приложению 8 «Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Летная годность воздушных судов», основным положением которой является требование к государствам – членам ИКАО о принятии программы по безопасности полетов в целях обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов.

В соответствии с этим требованием с 14 ноября 2013 года государства должны потребовать, чтобы организации, ответственные за типовую

конструкцию или изготовление воздушного судна, внедрили приемлемую для государства систему управления безопасностью полетов (СУБП), которая, как минимум:

- a) определяет риски для безопасности полетов;
- b) обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания согласованного уровня безопасности полетов;
- c) предусматривает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки уровня безопасности полетов;
- d) имеет своей целью постоянное повышение эффективности системы управления безопасностью полетов.

Аналогичные требования предъявлены и ко всем другим звеньям авиационно-транспортной системы: эксплуатантам, аэродромным службам, службам организации воздушного движения, метеослужбам, организациям по ТООР, учебным заведениям гражданской авиации и др.

Участвуя в организации работ по реализации мероприятий Госпрограммы по безопасности полетов ВС ГА, ОАО «Авиапром» совместно с отраслевыми НИИ ЦАГИ, ЛИИ, ЦИАМ, НИИСУ, НИИАО, ОКБ Туполева, ОКБ Ильюшина, ТАНТК, ФГУП «Авиапромсервис» и ГосЦентра безопасности полетов, проводит работу по совершенствованию нормативно-технической базы в области систем управления безопасностью полетов (СУБП) с учетом рекомендаций и требований ИКАО.

Принятая 1 апреля 2010 года Поправка 102 к Приложению 8 ИКАО предусматривает:

1. Изменение формата и структуры требований к государству изготовителя и организации производства ВС и их составных частей. Вместо требования о соответствии серийной АТ утвержденному проекту (конструкторской документации) введено требование об обеспечении летной годности АТ (что, кроме соответствия утвержденной конструкции, включает также непосредственную готовность к безопасной эксплуатации, т.е. дополнительные подготовительные работы по заправке, зарядке и т.п.). Расширены и детализированы требования по сертификации (утверждению) производства как ВС, так и составных частей.

2. Принципиальным, вновь вводимым стандартом, который необходимо реализовать в воздушном законодательстве РФ, является регламентация ранее не использовавшихся в стандартах ИКАО понятий «государство разработчик модификации» (State of Design of the modification) и «организация, ответственная за проект модификации (organization responsible for the design of the modification) с соответствующими их обязанностями.

3. Новый стандарт возлагает на государство разработчика модификации обязанность передавать обязательную информацию по летной годности государствам, имеющим в своих государственных реестрах модифицированные таким образом ВС.

4. Уточнены формулировки сроков начала действия ряда стандартов приложения 8.

5. В частях III...VII, где излагаются минимальные требования к летной годности самолетов разных классов, вертолетов, двигателей и воздушных винтов, внесены редакционные уточнения по структурированию текста и откорректирована терминология с учетом вновь введенных понятий (см. п.1 выше).

К настоящему времени после утверждения в 2008 году Госпрограммы обеспечения БП ВС ГА появилось большое число международных и национальных документов по тематике создания и внедрения системы управления безопасностью полетов, как общие, так и конкретные по СУБП эксплуатантов, аэродромов, вертолетов и др.

Среди них следует отметить:

предложения FAA по разработке специальных частей Авиационных правил с требованиями по созданию СУБП держателей сертификатов эксплуатантов, а впоследствии и держателей сертификатов типа;

опытное руководство (DG) по структуре системы управления безопасностью полетов (SMS) для проектирования и производства (D&M) FAA;

глобальный план обеспечения полетов ИКАО;

проект Технического регламента «Процедуры обеспечения безопасности и качества гражданской авиационной техники на всех этапах ее жизненного цикла»;

проект специального технического регламента «Об обеспечении безопасности авиационной техники при ее разработке, производстве, ремонте и испытаниях» ФГУП «ЦАГИ».

Российская Федерация, принявшая это требование ИКАО на государственном уровне, также создает систему управления безопасностью полетов в структурах гражданской авиации России и должна создать в структурах авиационной промышленности.

Важной составляющей системы управления безопасностью полетов в мероприятиях новой Госпрограммы должен стать государственный контроль за летной годностью и экологической годностью гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов на этапах их разработки, производства, эксплуатации и ремонта.

Конечной целью практической работы, выполняемой ОАО «Авиапром» и соисполнителями, является анализ основных положений, рекомендуемых и используемых при создании систем управления безопасностью полетов (СУБП) для различных звеньев авиатранспортной системы, и выбора из них наиболее приемлемых для экспериментальной авиации с разработкой соответствующего проекта Положения о СУБП экспериментальной авиации. Также ставится задача по разработке предложений для включения в соответствии с требованиями Поправок 101 и 102 к Приложению 8 ИКАО в программу обеспечения безопасности полетов положений, отражающих

интересы экспериментальной авиации и ответственность создателей воздушных судов и их составных частей за обеспечение безопасности полетов и поддержание летной годности.

Следует отметить, что хотя требования ИКАО ориентированы на гражданскую авиацию, но в них говорится и о необходимости создания систем управления безопасностью полетов у разработчиков и изготовителей ВС, которые являются предприятиями авиационной промышленности.

Экспериментальная авиация – это часть авиационной промышленности. Поэтому естественно распространить подходы, требуемые ИКАО в части создания СУБП и на организации экспериментальной авиации.

Экспериментальная авиация является одним из видов авиации, ее система управления безопасностью полетов должна включать, как государственное управление безопасностью полетов, так и управление БП на уровне организаций экспериментальной авиации.

Кроме того, организации ЭА являются в большинстве случаев подразделениями предприятий разработчиков и изготовителей ВС, основная часть их функций по управлению БП может быть выполнена только соответствующими службами этих предприятий.

Поправка ИКАО потребовала создать системы управления безопасностью полетов у «поставщиков авиационных услуг», к числу которых были отнесены эксплуатанты воздушных судов, утвержденные организации по техническому обслуживанию и ремонту, учебные заведения, службы воздушного движения, сертифицированные аэродромы и организации, ответственные за типовую конструкцию и «сборку» ВС, т.е. фактически все звенья авиатранспортной системы.

Обзор и анализ этих документов показывает, что основные положения систем управления безопасностью полетов можно свести к следующим:

1. Прямая ответственность за безопасность полетов со стороны высшего руководства и четко определенная иерархия ответственности по всей организации.

2. Эффективная система передачи информации по безопасности полетов. Постоянное наблюдение посредством систем сбора, анализа и обмена данными по безопасности, получаемыми в ходе ежедневной производственной деятельности.

3. Расследование событий, связанных с безопасностью, нацеленное на определение системных сбоев по безопасности, а не на поиск виновных.

4. Распространение выводов и наилучших наработок по безопасности, полученных путем активного обмена информацией по безопасности.

5. Обязательное обучение по обеспечению безопасности полетов для производственного персонала.

6. Эффективное внедрение стандартных эксплуатационных правил (SOPs), включая использование контрольных перечней и инструктажей.

7. Непрерывное повышение всеобщего уровня безопасности.

Комплексное решение практических задач с учетом требований ИКАО (Поправки 101 и 102 к Приложению 8) определяет необходимость

совершенствования нормативных документов Российской Федерации в области безопасности полетов экспериментальной авиации, в том числе:

определение Указом Президента РФ или постановлением Правительства РФ уполномоченного органа исполнительной власти в области деятельности экспериментальной авиации;

совершенствование организации работ по безопасности полетов в экспериментальной авиации приказом Минпромторга России.

Департаментом авиационной промышленности на 2012 год и ближайшую перспективу определены мероприятия в соответствии с приказом Минпромторга России от 25 января 2012 г. № 52 по обеспечению реализации функций по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию и его соответствия международным стандартам гражданской авиации, включая разработку предложений по:

обеспечению летной годности воздушных судов на этапах создания, испытания, сертификации, производства и эксплуатации, организации взаимоотношений разработчиков, производителей и эксплуатантов авиатехники;

внедрению приемлемой для государства системы управления безопасностью полетов в организациях ответственных за типовую конструкцию или изготовление воздушного судна;

определению иерархии ответственности по всей организации, ответственной за типовую конструкцию или изготовление воздушного судна.

Поставлена и решается задача о направлении разработанных предложений в Минтранс России для учета при подготовке изменений в Государственную программу обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации.

Работы над указанными предложениями в 2012 году и на ближайшие годы войдут составной частью в продолжение работы ОАО «Авиапром» и отраслевых НИИ и КБ и других заинтересованных организаций по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации