

Курс лекций «Безопасность полетов»



Старший преподаватель кафедры № 21 Силенков С.П.

Тема 2.2 Система обеспечения безопасности полетов

Время: 0,5 часа



Актуальность решения вопросов обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации обусловлена:

1. Неснижающимся количеством авиационных происшествий в год 33 катастрофы.
2. Высокими относительными показателями аварийности 4,2 на миллион вылетов.
3. Высоким процентом авиационных происшествий по вине «Человеческого фактора» 67%.
4. Значительным материальным ущербом при авиационном происшествии.

(Данные за 2005 год)

Doc 9734
AM/959



Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Часть А

Создание государственной системы контроля
за обеспечением безопасности полетов
и управление этой системой

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание второе — 2008

Международная организация гражданской авиации

В настоящем руководстве излагаются обязанности и формулируется ответственность Договаривающихся государств ИКАО в отношении организации контроля за обеспечением безопасности полетов авиации. Оно предназначено для высших государственных директивных органов, поскольку в нем акцентируются обязательства государств в качестве подписавших сторон Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции), подписанной 7 декабря 1944 года в Чикаго, и содержатся информация и инструктивный материал, относящиеся к созданию государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая может потребоваться для выполнения этих обязательств.

Руководство ограничивается рассмотрением характеристик общей ответственности Договаривающегося государства за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов, при этом подчеркивается взятое государством обязательство обеспечивать безопасность авиационной деятельности государства. В качестве основных частей системы контроля за обеспечением безопасности полетов определяется ряд критических элементов, которые должны приниматься во внимание в интересах эффективного осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур.

К критическим элементам системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которые представлены в настоящем руководстве, относятся:

- основное авиационное законодательство;
- конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации;
- государственная система гражданской авиации и государственные функции контроля за обеспечением безопасности;
- квалификация и подготовка технического персонала;
- технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полетов;
- обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, санкционированию и утверждению;
- обязательства по надзору и разрешению проблем обеспечения безопасности.

В соответствии с Конвенцией государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Тем не менее, присоединяясь к Конвенции, государства соглашаются с некоторыми принципами и мерами, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом. Для безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации необходимо, чтобы вся деятельность гражданской авиации осуществлялась в соответствии с получившими международное признание минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой.

В первом издании настоящего руководства, подготовленном при содействии Исследовательской группы по проверкам организации контроля за обеспечением безопасности полетов, рассматривались системы контроля за обеспечением безопасности полетов, относящиеся к Приложению 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу», Приложению 6 «Эксплуатация воздушных судов» и Приложению 8 «Летная годность воздушных судов». Настоящее второе издание разработано с учетом перехода к всеобъемлющему системному подходу, охватывающему все положения по безопасности полетов, содержащиеся во всех Приложениях к Конвенции, относящихся к безопасности полетов.

Одним из недостатков, характерных для большинства государств, в которых проводились оценки и проверки, является отсутствие в рамках ВГА адекватной организационной основы и инфраструктуры контроля за обеспечением безопасности полетов. В большинстве случаев это связано с нехваткой ресурсов, выделяемых ведомству гражданской авиации. В результате такие государства не могут в полной мере выполнять национальные и международные требования, относящиеся к безопасности гражданской авиации, включая производство полетов и инфраструктуру. Проверки и другие проводимые ИКАО мероприятия показали, что там, где не создана соответствующая организация по контролю за обеспечением безопасности полетов, управление и надзор за производством полетов воздушных судов и связанной с ним деятельностью зачастую являются недостаточными, что порождает условия для применения небезопасной практики. Создание жизнеспособной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой предполагают участие правительственных органов высокого уровня, без чего государство не может удовлетворительно выполнять свои обязанности, относящиеся к обеспечению безопасности авиационной системы.

Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации

Приложение 1. Выдача свидетельств
авиационному персоналу. – 11-е изд., июль 2011 г.

Приложение 2. Правила полетов. – 10-е изд., июль
2005 г.

Приложение 3. Метеорологическое обеспечение
международной аэронавигации. – 17-е изд., июль
2010 г.

Приложение 4. Аэронавигационные карты. – 11-е
изд., июль 2009 г.

Приложение 5. Единицы измерения, подлежащие
использованию в воздушных и наземных
операциях. – 5-е изд., июль 2010 г.

Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации

Приложение 15. Службы аэронавигационной информации. – 13 изд., июль 2010 г.

Приложение 16. Охрана окружающей среды.

Том I. Авиационный шум. – 6-е изд., июль 2011 г.

Том II. Эмиссия авиационных двигателей. – 3-е изд., июль 2008 г.

Приложение 17. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. – 9-е изд., март 2011 г., поправка 13, июль 2013 г., поправка 14, июль 2014 г.

Приложение 18. Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху. – 4-е изд., июль 2011 г.

Приложение 19. Управление безопасностью полетов – 1-е изд., июль 2013 г.



ВИДЫ И ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Государственные источники информации



Источники информации авиапредприятия



| ИКАО

Doc 10004

Глобальный план обеспечения
безопасности полетов

Издание 2020–2022 годов

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Безопасность полетов является главным приоритетом в авиации. Цель Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) заключается в неуклонном уменьшении числа погибших в авиационных происшествиях и риска гибели людей путем предоставления руководящих принципов по разработке согласованной стратегии в области безопасности полетов и подготовки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Безопасная авиационная система способствует экономическому развитию государств и отраслей промышленности. ГПБП содействует внедрению государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, применению основанного на оценке риска подхода к управлению безопасностью полетов, а также координированному подходу к сотрудничеству между государствами, регионами и отраслью. Государствам рекомендуется поддерживать и внедрять ГПБП в качестве стратегии, направленной на постоянное повышение уровня безопасности полетов во всем мире.

ИКАО признает тот факт, что ее стратегия в области безопасности полетов должна развиваться и обеспечивать свою устойчивую эффективность и действенность в изменяющихся регулятивных, экономических и технических условиях

ИКАО признает тот факт, что ее стратегия в области безопасности полетов должна развиваться и обеспечивать свою устойчивую эффективность и действенность в изменяющихся регулятивных, экономических и технических условиях. В ГПБП издания 2020-2022 гг. по-прежнему содержатся некоторые ключевые элементы из предыдущего издания, например, стоящие перед государствами задачи по повышению их действенного потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов и достижению прогресса в реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП). Основные изменения в плане включают новые цели и задачи для государств, регионов и отрасли, а также средства оценки возможностей государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов. В настоящем издании плана также подчеркивается важность анализа риска для безопасности полетов на национальном и региональном уровнях. В нем содержатся инструктивные указания и структура мер, с помощью которых государства, группы государств или организации в регионе выявляют факторы опасности и уменьшают риски для безопасности полетов с помощью региональных групп обеспечения безопасности полетов, а также за счет региональной координации. Концептуальное видение ГПБП заключается в том, чтобы к 2030 году в качестве желаемой цели в области безопасности полетов свести к нулю число погибших в авиационных происшествиях и в дальнейшем поддерживать такой уровень безопасности полетов, что соответствует Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года Организации Объединенных Наций.

Задача настоящего плана заключается в постоянном повышении уровня эффективности обеспечения безопасности полетов в международном масштабе путем предоставления системы, в рамках которой осуществляется сотрудничество государств, регионов и отрасли. Для обеспечения этого определен ряд целей:

Цель 1: обеспечить постоянное снижение эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

Цель 2: призывает все государства повысить их потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

Цель 3: также касается отдельных государств и призывает к внедрению эффективных ГосПБП.

Цель 4: призывает государства активизировать сотрудничество на региональном уровне с целью повысить уровень безопасности полетов.

Цель 5: направлена на более широкое использование отраслевых программ.

Цель 6: подчеркивает необходимость наличия надлежащей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов.

Для достижения целей ГПБП полномочным органам государства необходимо выделить достаточные ресурсы и квалифицированный технический персонал для эффективной реализации инициатив государства по повышению безопасности полетов. С тем чтобы уменьшить риск гибели людей, государствам, регионам и отрасли необходимо обратить внимание на категории событий повышенного риска (High Risk Category (HRC). Определение типов событий, которые считаются глобальными HRC (которые в предыдущем издании ГПБП 2017-2019 гг. назывались "глобальными приоритетными задачами в области безопасности полетов"), основано на фактических показателях числа погибших в результате ранее имевших место авиационных происшествий, высокой степени риска гибели людей на каждое происшествие или числа происшествий и инцидентов.

В ГПБП издания 2020-2022 гг. определены в произвольном порядке следующие HRC: столкновение исправного воздушного судна с землей; потеря управления в полете; столкновение в воздухе; выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП.

ПОРТАЛ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 г. № 641-р

6 мая 2008

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 6 мая 2008 г. № 641-р

г. Москва

1. В целях обеспечения выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции о международной гражданской авиации, утвердить прилагаемую Государственную программу обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации.
2. Минтрансу России и Росаэронавигации при реализации в установленной сфере деятельности обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции о международной гражданской авиации, обеспечивать введение и единообразное применение на территории Российской Федерации требований в сфере безопасности полетов, предусмотренных стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.

Безопасность полетов воздушных судов гражданской авиации (далее - безопасность полетов) представляет собой состояние авиационной транспортной системы, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска. При решении вопросов безопасности полетов на нынешнем этапе развития гражданской авиации необходимо учитывать стремительный рост объемов перевозок, массовое обновление парка воздушных судов и смену поколения авиационных специалистов.

В последние годы значительные усилия были направлены на изучение причин происшествий в авиации. Общепризнанным является тот факт, что большинство происшествий обусловлено ошибками человека, являющегося последним звеном в цепочке факторов, которые приводят к происшествию. Авиационные происшествия часто обусловлены организационными факторами. Большинство звеньев в цепочке событий и факторов, приводящих к аварии, поддаются контролю.

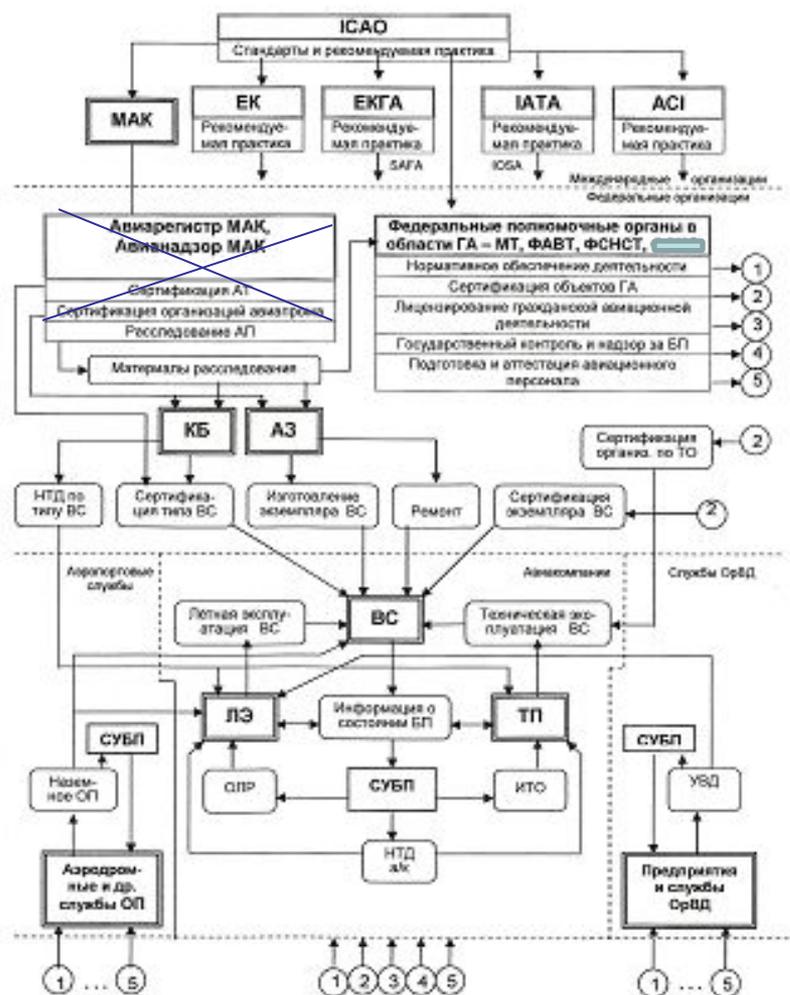
Для достижения приемлемого уровня безопасности полетов Государственной Программой решаются следующие задачи:

- **создание системы управления безопасностью полетов в Российской Федерации;**
- **установление современных требований к эксплуатации воздушных судов, аэропортов и средств обслуживания воздушного движения, а также к подготовке авиационного персонала;**
- **обеспечение системного подхода к выявлению источников опасности и контролю факторов риска для сведения к минимуму количества человеческих жертв, а также размеров материального, экологического и социального ущерба;**
- **сбалансированное распределение обязанностей и ответственности между государством, авиапредприятиями, аэропортами, производителями воздушных судов и оборудования, организациями по техническому обслуживанию воздушных судов и организациями по обслуживанию воздушного движения по вопросам обеспечения безопасности полетов;**
- **подготовки квалифицированного персонала, развитие технического обеспечения инспекторских служб государственного контроля и надзора в области гражданской авиации;**
- **соблюдение положений государственных требований по безопасности полетов.**

1.4. Система обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации

1.4.1. Общая схема системы обеспечения БП

(по состоянию на 01.01.2012 г.)



Список условных сокращений в схеме системы обеспечения БП

- ACI – Airports Council International (Международный совет аэропортов),
- IATA – International Air Transport Association (Международная ассоциация воздушного транспорта),
- ICAO – International Civil Aviation Organization (Международная организация ГА),
- IOSA – IATA Operational Safety Audit (Проверка эксплуатационной безопасности),
- SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft (Оценка безопасности иностранных ВС).
- AZ – Авиационный завод,
- АП – Авиационное происшествие,
- АТ – Авиационная техника,
- ЕК – Евроконтроль,
- ЕКГА – Европейская конференция ГА,
- ИТО – Инженерно-техническое обеспечение,
- КБ – Конструкторское бюро (авиационное),
- ЛЭ – Лётная эксплуатация,
- МАК – Межгосударственный авиационный комитет,
- НТД – Нормативно-технологическая документация,
- ОЛР – Организация лётной работы,
- ОП – Обеспечение полётов,
- ОрВД – Организация воздушного движения,
- СУВП – Система управления безопасностью полётов,
- ТО – Техническое обслуживание,
- ТП – Технический персонал,
- ФАВТ – Федеральное агентство воздушного транспорта,
- ФНССТ – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта,
- ФАНС – Федеральная авиационная служба,
- УВД – Управление воздушным движением.

Международные организации как субъекты системы обеспечения безопасности полётов в Российской Федерации

Структура системы обеспечения БП ГА РФ приведена на этом рисунке, где её верхняя часть представлена международными авиационными организациями, оказывающими наиболее существенное влияние на деятельность системы обеспечения БП в ГА РФ.

Самой влиятельной и авторитетной в их числе считается Международная организация гражданской авиации - ICAO (International Civil Aviation Organization), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединённых Наций (ООН). Была создана в 1944 г. для содействия безопасному и упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всём мире. Она устанавливает международные стандарты и правила, необходимые для обеспечения БП, авиационной безопасности, эффективности и регулярности воздушных перевозок и охраны окружающей среды от воздействия авиации.

Организация является инструментом сотрудничества во всех областях ГА между 193 Договаривающимися государствами, являющимися её членами.

С 1996 г. начала применяться Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением БП ICAO **Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP)**. Цель **USOAP** заключается в повышении БП на глобальном уровне посредством проведения проверок организации контроля за её обеспечением в Договаривающихся государствах. Проверки проводятся на регулярной основе путём оценки эффективности внедрения критических элементов контроля за обеспечением БП и уровнем внедрения государством Стандартов и Рекомендуемой практики ICAO и связанных с этим процедур, инструктивного материала и относящейся к обеспечению БП практики.

В настоящее время эта программа превратилась в мощный инструмент способствования внедрению международных стандартов безопасной деятельности и эффективного развития ГА государств-членов ICAO, а сама организация ICAO стала полноправным субъектом (участником) систем обеспечения БП этих государств, осуществляя международные надзорные функции за обеспечением БП.

Монреаль, 18 августа 2022 года

Safety Report



ИКАО выпустила свой доклад о безопасности полетов издания 2022 года, в котором представлен подробный анализ глобальных показателей безопасности полетов гражданской авиации за 2021 год.

В докладе указано, что за прошлый год глобальный коэффициент аварийности снизился на 9,8 % по сравнению с 2020 годом, т. е. с 2,14 до 1,93 на миллион вылетов.

В то же время число погибших в 2021 году сократилось на 66 % по сравнению с 2020 годом, хотя число авиационных происшествий со смертельным исходом осталось неизменным и равнялось четырем.

"Эти результаты являются весьма позитивными и обнадеживающими и подтверждают, что воздушный транспорт представляет собой самый безопасный вид транспорта даже в текущих глобальных условиях", – отметил Генеральный секретарь ИКАО г-н Хуан Карлос Саласар.

«В докладе о безопасности полетов издания 2022 года отмечается, что положительные результаты в области безопасности полетов, носящие общесистемный характер, частично обусловлены выполнением рекомендаций по реагированию на пандемию и восстановлению после нее, сформулированных Целевой группой Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА), – добавил Президент Совета ИКАО г-н Сальваторе Шаккитано, – а также соблюдением обязательств, взятых на себя государствами в рамках направления «Безопасность полетов» на Конференции ИКАО высокого уровня по COVID-19 (HLCC), состоявшейся в октябре прошлого года».

«Число вылетов регулярных коммерческих рейсов в 2021 году увеличилось почти на 11 %, но даже несмотря на эти миллионы дополнительных рейсов, выполненных в условиях нехватки ресурсов в период возобновления воздушных перевозок и восстановления отрасли и вопреки множеству других эксплуатационных проблем, с которыми в настоящее время сталкиваются авиакомпании и эксплуатанты аэропортов, коллективная и давняя приверженность воздушного транспорта обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны здоровья пассажиров и членов экипажей остается непоколебимой».



Международная ассоциация воздушного транспорта — IATA

(International Air Transport Association- IATA)

IATA - Международная неправительственная организация, учреждённая в 1945 г. с целью содействия развитию безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта, поощрения коммерческой деятельности авиапредприятий, поддержки мероприятий, направленных на улучшение экономических результатов их деятельности и повышение БП.



Созданная в 2003 г. IATA Программа международного аудита эксплуатационной безопасности IOSA (IATA Operational Safety Audit) стала единой общепризнанной международной системой аудита (проверки) безопасности

авиапредприятий.

Наличие сертификата IOSA определяет международный статус безопасного перевозчика, даёт потенциал к расширению международного сотрудничества с ведущими авиакомпаниями, упрощает выход на новые рынки.

Эта программа стала эффективным инструментом содействия внедрению наиболее высоких международных стандартов безопасной деятельности авиакомпаний - членов IATA, а сама организация IATA - полноправным субъектом (участником) систем обеспечения БП этих государств, осуществляя аудит безопасности авиапредприятий в рамках созданной добровольной международной системы сертификации по стандартам IOSA и способствуя тем самым техническому прогрессу в деятельности ГА.



Европейская конференция гражданской авиации **ECAC (European Civil Aviation Conference)** - межправительственная организация, основанная в 1955 г. по инициативе Совета Европы и при активной поддержке ICAO в г. Страсбурге.

В течение более чем 50 лет своего

существования ECAC обеспечивала

европейское межгосударственное взаимодействие по вопросам воздушного транспорта. Это единственная европейская организация, которая способна адекватно отвечать возрастающему комплексу потребностей индустрии воздушного транспорта в Европе.

Введённая в 2000 г. по инициативе ECAC Программа «Инспекция на рампе иностранных перевозчиков» **SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft - Оценка безопасности иностранных ВС)** применяется как к ВС эксплуатантов государств-членов ЕКГА, так и к эксплуатантам государств, выполняющих полёты на их территорию.

Каждое ВС, ставшее предметом инспекции на рампе, главным образом подлежит проверке бортовых документов и документов членов экипажа, фактического состояния ВС, наличия и состояния оборудования кабины в соответствии с требованиями стандартов ICAO.



Эта деятельность, представляющая собой выполнение международных надзорных функций, оказывает воздействие на российскую ГА через российские ВС и эксплуатантов, ставшие объектами инспектирования в европейских аэропортах.

Европейское агентство БП - **EASA (European Aviation Safety Agency)** создано на базе **Объединённой авиационной администрации европейских стран (JAA)** в 2002 г.

Разрабатываемые EASA авиационные правила применяются как обязательные в государствах-членах Европейского Союза.

Кроме того, EASA сертифицирует ВС, разработчиков, производителей, а также организации по техническому обслуживанию, осуществляет лицензирование деятельности.



Международный совет аэропортов - ACI создан в 1991 г., объединяет интересы Международного совета операторов аэропортов (AOCI), основанного в 1948 г. в Вашингтоне; Западно-Европейской Ассоциации аэропортов (WEAA),

основанной в 1950 г. в Цюрихе; Международной ассоциации гражданских аэропортов (ICAA), основанной в 1962 г. в Париже и Координационного совета ассоциаций аэропортов (ААКК), основанного в 1970 г. в Женеве.



ACI Global представляет через свои региональные отделения интересы в 1 933 аэропортах в 183 странах мира. Штаб-квартира ACI Global расположена в Женеве.

Приоритетными направлениями для ACI являются обеспечение БП и авиационной безопасности, высокие стандарты аэропортового обслуживания, техническое и информационное обеспечение аэропортовой деятельности.

Воздействие ACI на систему обеспечения БП в РФ осуществляется через её взаимодействие с российскими операторами международных аэропортов, а также путём распространения международной рекомендуемой практики в аэропортовой деятельности.

Федеральные организации - субъекты системы обеспечения безопасности полётов в Российской Федерации

Основными регулирующими функциями Федеральных полномочных органов в области ГА - МТ, ФАВТ, ФСНСТ - в системе обеспечения БП являются:

- нормативное обеспечение деятельности (МТ, ФАВТ);
- сертификация объектов ГА (ФАВТ);
- лицензирование авиационной деятельности (Минпромторг);
- государственный контроль и надзор за БП (ФАВТ и ФСНСТ);
- организация подготовки и аттестация авиационного персонала (ФАВТ).

Нормативные правовые документы (Федеральные авиационные правила и др.) являются одним из главных «рычагов» государственного регулирования деятельности в ГА РФ. От качества этих документов (содержательности, сбалансированности и взвешенности, учёта реалий эксплуатационных процессов, включая экономическую оправданность, соответствия международным стандартам и рекомендуемой практике и других показателей) зависит эффективность их положительного влияния на эксплуатационную практику.

Органы государственного регулирования РФ в области ГА

По состоянию на 2023 г. государственными органами, уполномоченными в сфере воздушного транспорта, являются:

Министерство транспорта Российской Федерации (МТ) - Минтранс России;

Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ) - Росавиация;

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (ФСНСТ) - Ространснадзор.

После 2012 года – Министерство промышленности и торговли РФ (Минпромторг).

Кроме того, МАК, являясь региональной общественной международной организацией в области ГА, как субъект системы государственного регулирования авиационной деятельности в ГА РФ наделён полномочиями и ответственностью федерального органа исполнительной власти России (уполномочен) в области расследования авиационных происшествий на территории РФ



Межгосударственный авиационный комитет - МАК является региональной неправительственной международной организацией в области гражданской авиации. Образован в 1991 г., объединяет 12 государств-членов Содружества Независимых Государств (СНГ).

МАК расследует все авиационные происшествия с воздушными судами государств-участников Соглашения как на их территориях, так и за их пределами, а также в рамках соглашений, заключенных с другими государствами. Основным принципом системы расследования МАК - независимость. Это согласуется с рекомендациями ИКАО, ИАТА и Директивой Европейского сообщества в части независимого расследования авиационных происшествий. Деятельность МАК по расследованию авиационных происшествий полностью соответствует рекомендуемой международной практике (Приложение 13 к Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации).

До ноября 2015 года МАК осуществлял сертификацию воздушных судов, аэродромов и авиакомпаний. Постановлением Правительства РФ от 28 ноября 2015 года № 1283 функции и полномочия по сертификации типовой конструкции воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и аэродромов, которые были возложены на Межгосударственный авиационный комитет, перераспределены Минтрансу, Минпромторгу и Росавиации.

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) действует на основании Перечня вопросов Минтранса России, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 11.06.2004 № 274



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

1. Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, ..., обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.
2. Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, ...

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России)

Структура

Коллегия

Министр
и его заместители

Аппарат Министра

Департамент государственной политики в области гражданской авиации

Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта

Департамент программ развития

Департамент международного сотрудничества

Департамент правового обеспечения и законопроектной деятельности

Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии

Департамент реформирования и имущественных отношений

Департамент экономики и финансов

Департамент транспортной безопасности и специальных программ

Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта

Административный департамент

Федеральные службы и агентства, находящиеся в ведении (координация и контроль) Минтранса России

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

Федеральное агентство воздушного транспорта

Федеральное агентство геодезии и картографии

Федеральное агентство морского и речного транспорта

Федеральное агентство железнодорожного транспорта

Федеральное дорожное агентство

Рис. 2.12. Структура Минтранса России



Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 396

"Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта"

Положение

о Федеральном агентстве воздушного транспорта

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.



5. Федеральное агентство воздушного транспорта осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

5.3. организует и проводит в установленном порядке:

5.3.1. обязательную сертификацию:

аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем 20 человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов (с выдачей соответствующего сертификата);

пилотируемых гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов, за исключением пилотируемых гражданских воздушных судов, которым сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 г., или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее (с выдачей сертификата типа);



беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих в себя беспилотные гражданские воздушные суда, на которые сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки

конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее (с выдачей сертификата типа);

светосигнального оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения (с выдачей соответствующего сертификата);

деятельности юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление подлежащей обязательной сертификации в соответствии с подпунктами 2, 2¹ и 3 пункта 1 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации авиационной техники, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов нетиповой конструкции, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, а также светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов;



5.3.2. обязательную аттестацию авиационного персонала гражданской авиации;

5.4. осуществляет:

5.4.1. организацию использования воздушного пространства Российской Федерации;

5.4.2. выдачу свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, указанных в пункте 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации;

5.4.3. организацию деятельности по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации;

5.4.4. организацию профессионального обучения и повышения квалификации авиационного персонала гражданской авиации согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации;

5.4.5.1. допуск к применению тренажерных устройств имитации полета, применяемых в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов;

5.4.6. организацию разработки мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов;

5.4.7. ведение учета авиационных происшествий и инцидентов;



5.4.8. принятие решения об аккредитации представительств иностранных юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, о внесении изменений в сведения, содержащиеся в государственном реестре

аккредитованных филиалов, представительств иностранных юридических лиц, о прекращении действия их аккредитации, об аккредитации иностранных граждан, являющихся работниками представительств иностранного юридического лица, осуществляющего деятельность в области гражданской авиации на территории Российской Федерации;

5.4.9. аккредитацию сертификационных центров и испытательных лабораторий, привлекаемых для проведения обязательной сертификации, предусмотренного пунктом 2 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - сертификационные центры и испытательные лаборатории), утверждение перечня областей аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, ведение реестра аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий, контроль за деятельностью аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий;

Ит.д. Кроме этого дополнительные полномочия ФАВТ отражены в Административных регламентах, которые размещены на официальном сайте Росавиации.



Постановление Правительства РФ

от 30 .07.2004 N 398

"Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта"

б) Федеральная служба по надзору в сфере транспорта при реализации своих полномочий осуществляет в том числе специальные разрешительные, контрольные и надзорные функции, возложенные в соответствии с законодательством Российской Федерации на...специально уполномоченный орган в области гражданской авиации (федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области гражданской авиации)...

Положение

о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта

1. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по федеральному государственному контролю (надзору) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, в области железнодорожного транспорта, гражданской авиации,...



5. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

5.1. осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации:

5.1.1. о гражданской авиации;

5.1.7. об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации воздушных, морских судов,...

Кроме этого полномочия Ространснадзора отражены в Административном регламенте Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного транспортного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров в сфере гражданской авиации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, утвержденным приказом Минтранса России от 26.04.2012 № 114.



Ространснадзор осуществляет государственные надзорные функции на всех видах транспорта России. Применительно к воздушному транспорту эти функции реализуются Управлением надзора за деятельностью в ГА (Госавианадзором) и Управлением транспортной безопасности (в части обеспечения авиационной безопасности).

Управление государственного надзора за деятельностью в ГА является структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере ГА, использования воздушного пространства РФ, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ (кроме авиационно-космического поиска и спасания).

Основные функции Госавианадзора:

1. Осуществление государственного контроля (надзора) за соблюдением воздушного законодательства РФ и международных договоров РФ о гражданской авиации авиационными предприятиями и организациями, юридическими и физическими лицами, индивидуальными предпринимателями, выполняющими и обеспечивающими воздушные перевозки, авиационные работы и услуги.



2. Осуществление государственного контроля (надзора) за использованием воздушного пространства РФ, аэронавигационным обслуживанием пользователей воздушного пространства РФ (кроме авиационно-космического поиска и спасания).
3. Осуществление государственного контроля (надзора)

действующих норм и правил по обеспечению БП, мониторинга состояния БП в гражданской авиации РФ, в сфере организации использования воздушного пространства РФ, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ.

4. Осуществление лицензирования деятельности по ремонту авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения; осуществление контроля за соблюдением лицензиатом лицензионных требований и условий **до 2012 года, далее Минпромторг**.

5. Принимает участие в пределах своей компетенции в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, определяющих деятельность в области гражданской авиации, в сфере организации использования воздушного пространства РФ и предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию его пользователей, в установленном порядке принимает участие в их рассмотрении.



Приказ Генеральной прокуратуры РФ от 15.07.2011
№ 211 «Об организации надзора за исполнением законов
на транспорте и в таможенной сфере»

3. На транспортные прокуратуры, приравненные к прокуратурам субъектов Российской Федерации, возложить следующие полномочия:

3.1 по организации и осуществлению надзора за исполнением законов, соответствия им издаваемых правовых актов, соблюдением прав и свобод человека и гражданина территориальными подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органами власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в сфере функционирования железнодорожного, **воздушного**, морского, внутреннего водного транспорта, территориальными подразделениями Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России в части реализации полномочий, связанных с безопасностью судоходства и базирования флота, подразделениями органов внутренних дел на транспорте, таможенными органами, территориальными управлениями обустройства Государственной границы Российской Федерации, органами управления и руководителями транспортных организаций, а также юридическими лицами, оказывающими услуги в сфере транспорта и (или) осуществляющими внешнеэкономическую деятельность, в том числе:

по организации и осуществлению надзора за исполнением законов о безопасности полетов и авиационной безопасности, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта;

«О лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее»

2. Лицензирование разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники осуществляет Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

13. Лицензионный контроль осуществляется Министерством промышленности и торговли Российской Федерации (далее - контрольный орган).

15. Объектом лицензионного контроля является осуществляемая лицензиатами деятельность по:

- разработке авиационной техники;
- проведению научно-исследовательских работ в области авиационной техники, в том числе с применением методов натурного и математического моделирования;

- проведению опытно-технологических работ по созданию авиационных материалов и технологических процессов;
- разработке технических предложений по созданию авиационной техники;
- разработке макетного образца авиационной техники;
- разработке конструкторской документации авиационной техники;
- разработке технологической документации авиационной техники;
- разработке ремонтной документации авиационной техники;
- изготовлению и проведению испытаний опытного образца авиационной техники;
- проведению технического контроля (надзора) при производстве и ремонте авиационной техники;
- разработке программно-математического обеспечения функционирования авиационной техники;
- производству авиационной техники;
- модернизации, модификации изделий при производстве авиационной техники;
- сборке, настройке и установке изделий авиационной техники при производстве авиационной техники;
- подготовке комплектов запасных частей (материалов, полуфабрикатов) авиационной техники, входному контролю, хранению, упаковке, расконсервации, консервации;

- производству авиационных материалов для основных силовых элементов конструкции и особо ответственных деталей авиационной техники;
- проведению рекламационных работ в отношении авиационной техники;
- проведению работ по установлению и продлению ресурсов (сроков службы) авиационной техники;
- доработке по бюллетеням разработчика (изготовителя) авиационной техники;
- капитальному ремонту авиационной техники;
- среднему ремонту и текущему ремонту авиационной техники;
- разборке, сборке, настройке, установке и испытанию изделий авиационной техники при ремонте авиационной техники;
- оценке технического состояния и дефектации изделий авиационной техники;
- испытанию авиационной техники;
- разработке программ и методик испытаний авиационной техники;
- летным испытаниям авиационной техники, подготовке к летным испытаниям, а также подготовке и освидетельствованию летного и технического состава;
- летным испытаниям авиационной техники с использованием летающих лабораторий;

- наземным испытаниям, подготовке и проведению стендовых и лабораторных испытаний, в том числе аэродинамических, прочностных, акустических, на стойкость и устойчивость к внешним воздействующим факторам, испытаниям на надежность авиационной техники;
- обработке и анализу результатов испытаний авиационной техники.

22. В рамках осуществления лицензионного контроля контрольный орган проводит следующие профилактические мероприятия:

- а) информирование;
- б) консультирование;
- в) объявление предостережения;
- г) обобщение правоприменительной практики;
- д) профилактический визит.

68. Ключевыми показателями результативности и эффективности осуществления лицензионного контроля являются:

- а) количество авиационных происшествий с экспериментальными воздушными судами;
- б) количество авиационных инцидентов с экспериментальными воздушными судами.

Общая схема государственного регулирования БП



Функции государственного регулирования деятельности в области обеспечения БП ГА состоят в целенаправленных воздействиях на деятельность предприятий авиационной транспортной системы с целью обеспечения приемлемого уровня БП.

В схеме государственного регулирования (управления) БП, как в любом другом процессе управления, помимо субъекта управления (государственных уполномоченных органов в области ГА) и объекта управления (предприятия авиационной транспортной системы), включает наличие обратной связи (информационного обеспечения процессов управления).

В качестве основных источников информации о состоянии объекта управления, необходимой для эффективного управления этим состоянием (главным показателем которого является обеспечиваемый уровень БП), субъект управления располагает:

- результатами сертификационного контроля состояния объектов ГА и реализуемой ими авиационной деятельности;
- результатами инспекционного контроля (госнадзора) за деятельностью объекта управления;
- результатами расследования авиационных происшествий и инцидентов (про-ведёнными согласно действующим правилам государственными комиссиями по рас-следованию этих событий);
- другими источниками информации о состоянии объекта управления, в том числе обязательными и добровольными сообщениями о БП.

Нельзя недооценивать роль информационного обеспечения процессов управления,

помня об известном принципе: «нет измерения - нет управления».

Обратная связь обеспечивает своевременность, адресность и адекватность управляющим (регулирующим) воздействиям, а следовательно - эффективность процессов управления.

Основные управляющие воздействия государства в рассматриваемой системе состоят в установлении общих правил деятельности в области ГА, общих принципов ответственности и мерах по обеспечению их соблюдения в интересах безопасности и качества предоставляемых авиационных услуг, что включает в себя:

- разработку и совершенствование нормативных правовых документов, действующих правил с целью обеспечения безопасной и эффективной авиационной деятельности;
- сертификацию объектов ГА и лицензирование авиационной деятельности (сертификация и лицензирование являются действенными «рычагами» в «руках» государственных уполномоченных органов по обеспечению соблюдения установленных норм безопасной и эффективной деятельности);

- применение административных и других мер воздействия является дополнением к системе мер в рамках сертификации и лицензирования. К этим мерами относятся: применение наказаний юридических и физических лиц за нарушения правил безопасной деятельности с использованием статей Кодекса об административных правонарушениях, уголовное преследование физических лиц в случае тяжких последствий упомянутых нарушений, административных мер к должностным лицам государственных авиапредприятий;
- организацию подготовки авиационного персонала и реализацию процедур его допуска к деятельности, связанной с обеспечением безопасности, включая обучение, аттестацию и выдачу государственных свидетельств, дающих право заниматься соответствующими видами авиационной деятельности.

Из вышеизложенного следует, что для эффективности государственного регулирования деятельности в области обеспечения БП ГА необходимо, прежде всего, иметь эффективную систему государственного контроля (надзора) за деятельностью объекта управления - предприятий авиационной транспортной системы. Условиями создания такой системы является соблюдение ряда требований к её элементам и их функционированию.

Прежде всего необходимо создать соответствующую правовую и нормативную среду, включающую авиационное законодательство, государственные стандарты безопасной авиационной деятельности, нормативно-технические инструктивные документы.

Необходимо подготовить квалифицированный инспекторский персонал, разработать процедуры и методики по контролю и надзору за безопасностью, а также принятию мер воздействия на объекты контроля и создать систему информационного обеспечения процессов контроля за безопасностью и управления её уровнем, позволяющую заблаговременно вскрывать отклонения от установленных правил и процедур и вносить в них необходимые коррективы.

Структура и функции органа государственного управления и регулирования в области ГА по контролю над обеспечением БП являются также критическими элементами в системе государственного регулирования деятельности авиационных предприятий и должны строиться на основе следующих основных принципов:

- хорошо сбалансированное разделение ответственности за безопасность с транспортными организациями;
- экономическая оправданность с точки зрения располагаемых ресурсов;
- возможность контролировать деятельность хозяйствующего субъекта, не препятствуя без достаточных на то оснований осуществлению им эффективного управления и контроля в рамках своей организации;
- способствование развитию государственно-частного партнерства.

**Благодарю
за
внимание!**