

**Профессиональный
союз лётного
состава России**



**Cockpit personnel
association of Russia**



*125993, Москва, А-167, ГСП-3, Ленинградский просп. 37-1, Росавиация, офис 106
т/ф: (499) 231-6511/- 5805/- 6513/- 5597/
e-mail: pls-cpar@mail.ru, <http://www.cockpit.ru>,
office 106, Leningradskij Prosp., 37-1, Rosaviacija, Moscow, A-167, 125993, Russia*

Исх. ПЛС –4.1/24
от «23» марта 2018г.

Заместителю Министра транспорта
Российской Федерации
А.А. Юрчику

Уважаемый Александр Алексеевич!

Высылаю мнение Профессионального союза летного состава на проект приказа «О внесении изменений в федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31. Июля 2009г. №128.

Приложение на 32 листах

Президент

М.Ю.Бойчук

Мнение профсоюза летного состава (ПЛС) России на предложенный проект изменений в Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"

Изменения, предложенные Минтрансом выделены красным цветом:

1. Абзац седьмой пункта 3.10 главы III изложить в следующей редакции: «Члены кабинного экипажа и другие лица, включенные в задание на полет, входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.».
2. В пункте 3.126 главы III после слов «схем снижения и захода на посадку на аэродроме» дополнить словами «, для проведения специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации».
3. Абзац четвертый пункта 5.70 после слов «и выполняемые ими обязанности» дополнить текстом «специалистов испытательных лабораторий (центров), для проведения исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.».

При анализе предлагаемых изменений для удобства написания и простоты понимания текста устойчивые словосочетания из предлагаемых изменений будут заменены на более короткие:

- ❖ из пункта 2 предлагаемое выражение: «специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации» будет заменено на **«СОУТ и ПК для ЧЛКЭ»**.
- ❖ из пункта 3 предлагаемое выражение: «специалистов испытательных лабораторий (центров), для проведения исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей» будет заменено на **«специалисты для проведения испытаний»**.

Изменения, предложенные Минтрансом в Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее ФАП-128) неприемлемы по следующим обстоятельствам (в тексте примечания и выдержками из документов, на которые делаются ссылки выделены курсивом):

1. Предложенные изменения представлены без учета требований пунктов 27, 28 и 29 Постановления правительства РФ от 30 апреля 2009г. №389 «Положение о законопроектной деятельности правительства Российской Федерации».

Примечание: *Положение о законопроектной деятельности правительства Российской Федерации от 30 апреля 2009г. №389*

III. Порядок внесения законопроекта в Правительство Российской Федерации

27. В Правительство для рассмотрения представляются законопроект и следующие материалы:

а) проект распоряжения Правительства о внесении законопроекта в Государственную Думу и назначении официального представителя Правительства при рассмотрении законопроекта палатами Федерального Собрания;

б) пояснительная записка, содержащая изложение предмета законодательного регулирования, **основной идеи законопроекта и информацию о соответствии законопроекта положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации;**

г) перечень федеральных законов, подлежащих принятию, изменению, приостановлению или признанию утратившими силу в связи с данным законопроектом;

д) перечень нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с данным законопроектом;

е) заключения, предусмотренные пунктами 60 и 60(1) Регламента Правительства Российской Федерации;

ж) заключение Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации.

28. Перечни нормативных правовых актов, необходимых для реализации федерального закона, включают в себя наименования проектов нормативных правовых актов, обоснование необходимости их подготовки, примерный срок подготовки, краткое описание каждого акта (цель, предмет и содержание правового регулирования), а также сведения о федеральных органах исполнительной власти и (или) организациях - головном

исполнителе и соисполнителях по разработке проектов указанных актов.

29. Заключение Министерства юстиции Российской Федерации по результатам правовой экспертизы должно содержать следующие сведения:

а) предмет регулирования и его соответствие предметам ведения Российской Федерации или совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, установленным Конституцией Российской Федерации (с указанием статей);

б) состояние нормативного регулирования в данной сфере, необходимость и достаточность указанного законопроекта и перечня нормативных правовых актов, необходимых для реализации соответствующего федерального закона, для урегулирования затрагиваемых общественных отношений с учетом компетенции Президента Российской Федерации, Правительства и федеральных органов исполнительной власти;

в) оценка формы законопроекта (новый федеральный закон, внесение изменений в действующий федеральный закон и т.д.) и соответствия его текста правилам юридической техники;

г) соответствие содержания законопроекта нормам Конституции Российской Федерации, общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации, федеральным конституционным законам и федеральным законам, а также юридической практике;

д) иные юридические особенности законопроекта;

е) наличие в законопроекте коррупциогенных факторов и предложения о способах их устранения либо отсутствие в законопроекте коррупциогенных факторов.

Из представленных пунктов Постановления правительства следует, что без требуемой этими пунктами информации не представляется возможным полноценно обсуждать предлагаемые Минтрансом изменения. Однако неполноценное предоставление Минтрансом документов по предлагаемым изменениям скрывает реальные проблемы связанные с обеспечением безопасности полетов и возникающие нарушения воздушного законодательства. При этом несоблюдение изложенного требования законодательства не позволяет оценить идею и цель изменений, а стало быть и степень необходимости данных изменений.

Таким образом, изменения, предложенные Минтрансом составлены с нарушением требуемой процедуры, изложенной в указанном Постановлении правительства.

2. Необходимо оценить формулировки изменений, представленные Минтрансом (красным цветом выделено то, на что следует обратить внимание):

- пункт 3.10. Главы III «Члены кабинного экипажа **и другие лица**, включенные в задание на полет, входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.»
- Абзац четвертый пункта 5.70 после слов «и выполняемые ими обязанности» дополнить текстом «специалистов испытательных лабораторий (центров), для проведения исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей **и другие специалисты**. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.»

Данные изменения в представленных формулировках имеют понятие «**другие лица/специалисты**». Однако в таком виде формулировка представляет собой абстрактное понятие, т.е. не имеет конкретизации лиц, которым будет разрешен допуск в кабину пилотов. В таком виде изменение позволит эксплуатантам вписывать в задание на полет даже лиц несвязанных с выполнением задания на полет и, что совсем недопустимо, отсутствует ограничение по количественному составу лиц допускаемых в кабину пилотов. Предлагаемые Минтрансом изменения это разрешительная мера на законодательном уровне без каких-либо ограничений по допуску в кабину пилотов посторонних лиц, несвязанных с выполнением полета, однако такое разрешение — это прямое нарушение обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

Данное изменение по допуску лиц в кабину пилотов противоречит абзацу 5 того же п.3.10, в который Минтрансом предлагаются изменения.

Примечание: **ФАП-128**

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.10. Все члены летного экипажа воздушного судна, исполняющие функции в кабине экипажа:

Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем и оборудования воздушного судна и деятельность членов экипажа воздушного судна.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения нарушают существующую норму по обеспечению безопасности полетов связанную с количественным составом и персонами, допускаемыми в кабину пилотов во время полета, что противоречит требованию 5-ого абзаца того же п.3.10. в который вносятся изменения и требованиям авиационной безопасности.

3. Теперь необходимо оценить формулировки изменений, представленные Минтрансом по другому параметру (красным цветом выделено то, на что следует обратить внимание):

- пункт 3.10. Главы III «Члены кабинного экипажа и другие лица, включенные в задание на полет, входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.»
- абзац четвертый пункта 5.70 после слов «и выполняемые ими обязанности» дополнить текстом «специалистов испытательных лабораторий (центров), для проведения исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.»

Данные изменения относятся к заполнению задания на полет.

Примечание: ФАП-128

5.70. Указанное в пункте 5.68 настоящих Правил задание на полет содержит следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дату записи;

фамилии членов экипажа воздушного судна и выполняемые ими обязанности; (Предлагаемые изменения должны быть продолжением этого абзаца)

пункты вылета и прибытия;

планируемое время отправления и прибытия воздушного судна;

номер рейса;

подпись КВС;

иные записи, установленные эксплуатантом.

Форма задания на полет и порядок его ведения определяются эксплуатантом.

В настоящее время воздушное законодательство РФ и стандарты ИКАО в своих требованиях не указывает статус такого документа как «задание на полет», а стало быть не представляется возможным с юридической точки зрения определить

разрешается-ли людям, вписанным в задание на полет вход в кабину пилотов в процессе выполнения полета. При этом следует учитывать, что допуск в кабину пилотов особенно в полете в основном определяется не заданием на полет, как думает Минтранс предлагая такое изменение, а в основном имеющимся специальным допуском, которым обладает авиационный персонал и которыми не являются специалисты для проведения испытаний. Понятие авиационный персонал, и кто к нему относится изложено в ВК РФ Глава VII. «Авиационный персонал».

Таким образом, предложенные Минтрансом изменения предлагают разрешить вход в кабину пилотов в процессе выполнения полета даже не авиационным специалистам и только на одном основании, что они будут вписаны в задание на полет, других требований для специалистов, проводящих испытания в кабине пилотов Минтранс не предусматривает. Однако это противоречит требованиям летной и авиационной безопасности.

4. Минтранс предлагает пункт 3.126 Главы III после слов «схем снижения и захода на посадку на аэродроме» дополнить словами «, *для проведения специальной оценки условий труда и производственного контроля на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации*».

Необходимо отметить, что данный пункт 3.126 ФАП-128 в который Минтранс предлагает внести изменения относится к Разделу «Контрольные полеты (облеты)».

Примечание: **ФАП-128**

Контрольные полеты (облеты)

4.126. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, его систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

Данное изменение предлагает установить ещё одну цель с которой будут выполняться контрольные полеты (облеты). Однако для того, чтобы можно было выполнять полеты в рамках описанных целей на законодательном уровне требуется разрешение на их выполнение, об этом указывает следующий пункт этого раздела ФАП-128.

Примечание: **ФАП-128**

Контрольные полеты (облеты)

4.127. Воздушные суда, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приемке их представителями авиационных предприятий опробуются в полете экипажами этих

предприятий, если облеты предусмотрены воздушным законодательством.

Следует указать, что весь раздел ФАП-128 «Контрольные полеты (облеты)» состоит всего из трех пунктов, два из которых уже приведены, но и в третьем нет такого разрешения.

Примечание: ФАП-128

Контрольные полеты (облеты)

3.128. В зависимости от программы контрольного полета в задание на полет могут быть включены работники научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.

Необходимо отметить, что для гражданской авиации в воздушном законодательстве РФ отсутствует разрешение на выполнение контрольных полетов (облетов). Из-за отсутствия такого разрешения отсутствуют и требования, которые должны предъявляться для выполнения таких полетов. При этом воздушный кодекс РФ (далее ВК РФ) в статье 20 разделил авиацию на три вида: гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию и в статье 21 определил цели гражданской авиации.

Примечание: ВК РФ

Статья 20. Виды авиации

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

Статья 21. Гражданская авиация

1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

2. Гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и (или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации.

3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Как видно из норм ВК РФ в целях коммерческой гражданской авиации не предусмотрены цели, для которых предназначены контрольные полеты (облеты).

Именно поэтому коммерческая гражданская авиация РФ в своем воздушном законодательстве не имеет разрешения на выполнение контрольных полетов (облетов) и требований для их выполнения. Цели, которые предназначены для выполнения контрольных полетов (облетов) в соответствии с ВК РФ должна выполнять Экспериментальная авиация.

Примечание: ВК РФ

Статья 23. Экспериментальная авиация

1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

2. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Следовательно, в коммерческой гражданской авиации запрещено выполнение полетов с пассажирами на борту в целях проведения каких-либо исследований (испытаний), такие полеты отнесены к экспериментальной авиации.

Таким образом, изменения, предложенные Минтрансом в п 3.126 Главы III не должны иметь никакого практического применения при выполнении полетов в коммерческой гражданской авиации, т.к. полеты с целью исследований (испытаний) в коммерческой гражданской авиации не разрешены. Тогда непонятна реальная цель предлагаемых Минтрансом изменений.

5. Также из предлагаемого Минтрансом изменения, вносимого в п.5.70 следует, что специалисты для проведения испытаний, будут использовать какое-то своё оборудование, для того, чтобы можно было *провести исследования (испытаний) и измерить вредные и (или) опасные факторы производственной среды и трудового процесса*. Однако прямое разрешение на использование нештатного оборудования в кабине пилотов в предлагаемых изменениях отсутствует, это делает юридическую норму двусмысленной, что недопустимо в правовом поле.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения, вносят в исполнительную законодательную норму двойное её толкование, что противоречит требованиям по формированию правового поля.

6. Необходимо отметить, что для того чтобы в кабине пилотов можно было использовать какое-либо специальное оборудование, которое не является штатным оборудованием в соответствии с типовой конструкцией ВС, то для его использования требуется разрешение разработчика ВС и согласование с авиационными властями страны регистрации ВС. Данные требования

изложены в Авиационных правилах Часть 21 «Сертификация авиационной техники, организации разработчиков и изготовителей», введенных в действие приказом Минтранса от 19.12.2013 №474 и Part 21 COMMISSION REGULATION (EU) №748/2012 от 03.08.12. Данные требования исходят из норм обеспечения безопасности полетов. Для того, чтобы в кабине пилотов использовать какое-либо дополнительное оборудование надо провести исследования для сертификации нештатного оборудования по выяснению возможного негативного влияния от принесенного в кабину оборудования на показания уже имеющихся в кабине пилотов штатных приборов и наоборот, чтобы избежать ошибочных показаний используемых приборов. При этом разработчик должен определить место используемого для исследования оборудования и порядок его надежного крепления. Необходимость крепить устанавливаемое оборудование также исходит из норм обеспечения безопасности полетов при нештатных ситуациях, которые могут возникнуть в полете. Например, при возникновении в полете необходимости выполнить экстренное снижение, или маневр от системы TCAS или EGPWS. Так в этих случаях требуются большие углы тангажа для набора или снижения ВС, при которых незакрепленные приборы (оборудование) будут свободно перемещаться по кабине пилотов и столкнувшись со штатными приборами смогут их повредить или нанести повреждения самим пилотам и все это с непредсказуемыми последствиями в процессе полета с пассажирами на борту. Известны примеры, когда в зарубежных аэропортах при проведении инспекторских проверок по безопасности полетов (SAFA) российским экипажам делались замечания о наличии в кабине пилотов незакрепленных предметов. Был случай, когда на стоянке в аэропорту такое замечание было сделано относительно незакрепленного карандаша, а тут незакрепленное оборудование и не на земле, а в полете.

О том, что изложенные в этом пункте требования к нештатному оборудованию в кабине пилотов применимы в воздушном законодательстве РФ подтверждено ответом из Росавиации, который прилагается. Однако утвердив данные требования своим приказом Минтранс при внесении предлагаемых изменений почему-то их не учитывает. При этом Минтранс хорошо осведомлен о том, что ни у него, ни у одной из российских авиакомпаний нет разрешения от разработчиков импортных ВС таких как Боинг или Аэробус на использование в кабине пилотов нештатного оборудования. Более того практически все ВС импортного производства зарегистрированы за рубежом, что требует согласования с их авиационными властями по использованию нештатного оборудования, но такого согласия тоже нет, о чем также хорошо известно Минтрансу.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения, противоречат его же требованиям и международным требованиям, о которых Минтранс обязан знать, но не учитывает при внесении изменений, а именно:

- отсутствуют разрешения от разработчиков импортных воздушных судов о возможности использования в кабине пилотов нештатного оборудования, которое будет использоваться не для целей выполнения полетов, а с целью проведения аттестации рабочих мест пилотов;
 - отсутствуют согласия от государств регистрации ВС на использование нештатного оборудования в кабине пилотов, которое будет использоваться с целью проведения аттестации рабочих мест пилотов;
 - по имеющейся у нас информации используемое для исследований оборудование имеет свои источники питания, однако в рамках безопасности полетов в соответствии с требованиями по перевозке опасных грузов даже в салоне ВС, не говоря уже о кабине пилотов, нельзя провозить ряд моделей источников питания. Однако в изменениях, предлагаемых Минтрансом отсутствует требование к модели источников питания (аккумуляторных батарей), которые должны использоваться в этом нештатном оборудовании. При этом отсутствует разрешение от разработчика ВС на использование источников питания, применяемых в нештатном оборудовании при его использовании в кабине пилотов и отсутствует согласие на это от государств регистрации ВС;
 - отсутствует порядок размещения в кабине пилотов принесенного нештатного оборудования, т.е. где и как оно будет установлено, не будет ли оно при этом мешать работе пилотов в штатной и нештатной ситуации;
 - отсутствует порядок крепления нештатного оборудования в кабине пилотов;
 - планируемое в кабине пилотов нештатное оборудование не сертифицировано для его использования на ВС ни разработчиком ВС, ни разработчиком этого нештатного оборудования, что требуется в соответствии с выше приведенными документами, для того чтобы быть уверенным, что нештатное оборудование не сможет негативно повлиять на работу штатного оборудования и наоборот.
7. Минтрансу должно быть хорошо известно, что относится к штатному оборудованию, которое необходимо в кабине пилотов для выполнения полетов. Требования по необходимым приборам и оборудованию изложены Минтрансом в приказе №128, который утвердил Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" Список большой, но нет смысла их все перечислять, т.к. Минтранс хорошо их должен знать и в этом списке нет оборудования, которое будет использоваться при проведении аттестации рабочих мест пилотов.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения, противоречат его же требованиям по оборудованию, которое разрешено для использования в кабине пилотов, изложенное в ФАП-128

8. Отсутствует внятная процедура (технология) по проведению исследований в кабине пилотов, что не позволяет судить:

- какими органами от авиационной администрации РФ и министерства здравоохранения одобрена методика по проведению предлагаемых Минтрансом исследований в кабине пилотов с пассажирами на борту. Это важно с точки зрения ответственности за проводимые исследования. О том, что такая методика должна утверждаться федеральным органом исполнительной власти с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений требует Федеральный закон №426 от 28.12. 2013г. «О специальной оценке условий труда». Однако насколько нам известно на трехсторонней комиссии такие методики не обсуждались иначе мы были бы в курсе;

Примечание: ФЗ №426 О специальной оценке условий труда

Глава 2. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ УСЛОВИЙ ТРУДА

3. Специальная оценка условий труда проводится в соответствии с методикой ее проведения, утверждаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда, с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

- отсутствует понимание насколько пилоты, выполняющие полет, будут вовлечены в проводимое исследование. Необходимо отметить, что любое отвлечение пилотов от выполнения их служебных обязанностей будет нарушать нормальную деятельность членов экипажа ВС, как в штатном режиме, так особенно и при непредвиденных обстоятельствах. Однако проведение требуемых *измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса* невозможно провести без отвлечения самих пилотов. В противном случае, если пилотов не привлекать к предлагаемому исследованию, то это будет фикция, а неполноценное исследование, по СОУТ и ПК для ЧЛКЭ. Тогда непонятна какова идея и реальная цель данных исследований, которые предлагает провести Минтранс и для этого вносит изменения в ФАП-128.
- отсутствует процедура, направленная на достижение объективности проводимых исследований. Объективность будет достигаться за счет количества привлекаемых лиц к исследованию или за счет использования имеющейся накопительной информации у специального оборудования. В случае использования накопительной информации для объективности исследований требуется порядок её использования, которого нет. Если для исследований при нахождении в кабине пилотов требуется только один

специалист, то все его исследования можно сразу ставить под сомнение, т.к. оплачивает данное исследование работодатель, поэтому предвзятость данных исследований на лицо. Если таких специалистов будет много, то сколько требуется таких специалистов и войдут ли они все в кабину пилотов? При этом никто не сможет гарантировать, что в условиях скопления людей в кабине пилотов несвязанных с выполнением полета экипаж ВС сможет обеспечить безопасность полетов как в штатном полете, так и тем более в аварийной ситуации;

- отсутствует процедура по выполнению методики исследования СОУТ и ПК в кабине пилотов, из которой было бы понятно возможно ли провести исследования в кабине пилотов находясь все время сидя в кресле или для проведения испытаний специалисты будут вынуждены её проводить стоя. Из имеющейся у нас информации для полноценного исследования по СОУТ и ПК в кабине пилотов специалисты для проведения испытаний вынуждены перемещаться по кабине пилотов в положении стоя. Однако нахождение специалистов в положение стоя в кабине пилотов противоречит требованиям п.3.10 и 3.11 ФАП-128, которые обязывают всех членов экипажа, находящихся в кабине пилотов в течении всего полета быть пристегнутыми поясными ремнями безопасности.

Приложение: ФАП-128

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.10. Все члены летного экипажа воздушного судна, исполняющие функции в кабине экипажа:

пристегивают поясные привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

3.11. В том случае, если на воздушном судне предусматривается система привязных ремней, пилоты пользуются системой привязных ремней на взлете и посадке. Все остальные члены летного экипажа воздушного судна пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не затрудняют им исполнение своих обязанностей.

Данное требование, как и требование к закреплению оборудования исходит из тех же норм по обеспечению безопасности полетов. Необходимо учитывать, что не пристегнутые специалисты, находящиеся в кабине пилотов, в случае экстренного снижения, маневра от системы TCAS, EGPWS или при уходе на второй круг своим падением на приборы или пилотов смогут спровоцировать ситуацию с непредсказуемыми последствиями для безопасности полетов вплоть до катастрофы. Эти

требования ФАП-128 не позволят специалистам по проведению испытаний провести полноценные исследования, поэтому предлагаемые Минтрансом изменения направлены на проведение только формальных исследований.

- необходимо отметить ещё одно требование воздушного законодательства, которое предусматривает порядок использования «стерильной кабины» пилотов и предусматривает, что с момента выруливания и до высоты 3000 метров в наборе высоты, как и при снижении с высоты 3000 метров и до заруливания в кабине экипажа все переговоры ведутся через авиагарнитуру и запрещены всякие посторонние разговоры, не связанные с выполнением полетов.

Приложение: ФАП-128

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.13. При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиообмен и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна.

При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки не допускается требовать от членов летного экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением воздушным судном.

3.59. Экипажу воздушного судна с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж воздушного судна, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 м, указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

5.15. Все члены летного экипажа воздушного судна, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, на этапах снижения и набора высоты ниже 3000 м ведут радиосвязь с использованием

микрофонов авиагарнитур или ларингофонов и самолетного переговорного устройства.

Предложенные изменения в законе не предусматривают как эти требования воздушного законодательства будут коррелироваться с процедурой аттестации рабочих мест пилота. Так в соответствии с этими требованиями, специалисты по проведению испытаний с момента начала выруливания и до высоты набора 3000 метров, а при снижении с высоты 300 метров и до заруливания должны просто молча сидеть пристегнутыми и ничего не делать, чтобы не мешать экипажу выполнять свои обязанности на этих этапах полета. При этом до высоты 200 метров экипаж даже не ведет связь с диспетчером, т.к. в это время на него ложится очень много операций связанных с выполнением взлета. Однако если выполнять данные требования ФАП-128, то процедура по СОУТ и ПК для пилотов будет носить исключительно формальный характер, т.к. не будет затрагивать основные элементы полета — это взлет и заход на посадку с последующей посадкой. Эти требования ФАП-128 не позволяют провести полноценные исследования по СОУТ и ПК для пилотов, что не позволит признать данные эксперимента, который будет проведен усечено, начиная только с высоты 3000 метров при наборе высоты и будет закончен при снижении на высоте 3000 метров.

Следовательно, предложенные Минтрансом изменения направлены на формальное исследование СОУТ и ПК для пилотов, а не на выяснение реальных условий труда пилотов.

Таким образом, предложенные Минтрансом изменения не учитывают требования ФАП-128 по выполнению полетов и не сопряжены с процедурой проведения СОУТ и ПК для пилотов, а выполнение изменений, предложенных Минтрансом приведет к нарушению требований ФАП-128 и формальному проведению СОУТ и ПК для пилотов.

9. Важным жизнеобеспечивающим требованием в кабине пилотов является наличие кислородной и дымозащитной масок, а также знания и умения по их использованию. Пилоты в процессе изучения ВС изучают это оборудование, а на тренажерах проходят обучение и тренировку по их использованию. О необходимости такого оборудования указывается в ФАП-128.

Приложение: ФАП-128

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.18. Все члены летного экипажа воздушного судна с герметизированными кабинами, выполняющего полет на высотах более 7600 м, имеют на своих рабочих местах быстронадеваемую

кислородную маску, которая обеспечивает немедленную подачу кислорода при первой необходимости.

Специалисты по проведению испытаний не обладают ни знаниями, ни умениями по использованию ни кислородной, ни дымозащитной масок. Поэтому в случае разгерметизации или появления дыма в кабине они не смогут воспользоваться этим оборудованием, что обязательно приведет их к летальному исходу, например, если они при разгерметизации ВС в течении 20 секунд не применят кислородную маску. При этом в случае разгерметизации ВС выбежать специалистам по проведению испытаний в салон и добежать до свободной автоматически выпавшей маски за короткое время вряд ли у них получится, т.к. в кабине пилотов установлена специальная дверь с непростым замком её отпирания, с устройством с которым они также незнакомы, да и не следует знакомить со специальным оборудованием временных и непонятных с точки зрения обеспечения авиационной безопасности людей. При этом у экипажа в силу своих обязанностей при разгерметизации или появления дыма в кабине не будет времени и возможности оказать посильную помощь данным специалистам.

Таким образом, предложенные изменения Минтрансом не учитывают особенности выполнения полета и не указывают требования по жизнеобеспечению специалистов по проведению СОУТ и ПК в случае разгерметизации ВС и появления дыма в кабине пилотов, что противоречит вышеизложенному пункту ФАП-128.

10. В силу федерального закона РФ об авиационной безопасности, который исходит из стандартов ИКАО, претенденты на допуск в кабину пилотов проходят специальную проверку.

Приложение 17 БЕЗОПАСНОСТЬ

Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

ГЛАВА 3. ПРИБЫТИЕ И УБЫТИЕ ЛИЦ И ИХ БАГАЖА

Н. Удостоверение личности и въезд членов экипажей и прочего персонала эксплуатантов

...

3.70 УЧЭ (Удостоверение члена экипажа) выдаются только после проверки анкетных данных, проведенной соответствующим государственным полномочным органом или от имени этого органа. Кроме того, при выдаче УЧЭ применяются надлежащие меры контроля, такие, например, как подтверждение служебного статуса просителя перед выдачей

документа, контроль за сохранностью запаса бланков карточек и обязательная отчетность персонала, выдающего документы.

Таким образом, предложенные изменения Минтрансом не содержат требований для проведения проверки специалистов по проведению испытаний, для разрешения им допуска в кабину пилотов, что противоречит требованиям в рамках обеспечения авиационной безопасности.

11. По имеющейся у нас информации в рамках проведения СОУТ и ПК для ЧЛКЭ в авиакомпании Россия командиру воздушного судна (КВС) в процессе предполетной подготовки вменяют требование по проведению инструктажа по охране труда и авиационной безопасности для специалистов, которые полетят с ним и будут проводить исследования в кабине пилотов. Однако:

- у КВС нет полномочий по проведению инструктажа по охране труда и тем более по авиационной безопасности, этим занимаются специально подготовленные специалисты в соответствии с утвержденными программами (это изложено в соответствующих подведомственных нормативных актах, включая систему качества);
- у КВС нет ни прав, ни обязанностей и главное нет ответственности за проведение такого инструктажа по охране труда и по авиационной безопасности (обязанности изложены в воздушном кодексе РФ, а права и ответственность в соответствующих должностных инструкциях);
- КВС сам с требуемой периодичностью проходит инструктаж по охране труда и по авиационной безопасности (такие требования содержатся в подведомственных нормативно правовых актах);
- процесс предполетной подготовки экипажа перед вылетом не предусматривает проведения такого рода инструктажей и на это для КВС не отведено соответствующее время.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения никак не регулируют рассмотренные нормы, а наоборот вводят в противоречие с действующим законодательством по вопросам обучения (инструктажа) охране труда и авиационной безопасности, включая требования Минобра по вопросам на право проведения обучения и подготовки персонала.

12. В соответствии с воздушным кодексом РФ (ВК РФ) КВС руководит членами экипажа и только в случае обеспечения безопасности полетов может давать указания любому находящемуся на борту ВС.

Примечание: ***ВК РФ***

Статья 57. Командир воздушного судна

2. Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном

судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Статья 58. Права командира воздушного судна

2) в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

Представленные Минтрансом изменения никак не регулируют взаимоотношения между членами экипажа и специалистами по проведению испытаний, которые не являются членами экипажа, будут-ли эти специалисты подчиняться указаниям КВС, в случае штатной ситуации, когда отсутствует угроза обеспечению безопасности полетов или нет и как КВС может ими руководить, если у него отсутствует компетенция по проводимым исследованиям.

Таким образом, предложенные Минтрансом изменения не имеют четкой регламентации по разграничению полномочий между членами экипажа и специалистами по проведению испытаний.

13. Каждый эксплуатант проходит процедуру сертификации в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" (ФАП-246), после чего получает сертификат эксплуатанта, который дает ему право на выполнение полетов. Неотъемлемой частью Сертификата эксплуатанта является спецификации, в которых указаны условия, при которых эксплуатанту разрешены полеты. Однако, ни у одного эксплуатант в спецификациях нет разрешения на выполнение полетов, когда в кабине пилотов будут находиться не авиационные специалисты и тем более проводить какие-либо исследования. Изменения,

предложенные Минтрансом, разрешают эксплуатанту нарушать требования Сертификата эксплуатанта без уведомления органа выдавшего ему такой сертификат, тем самым заставляют Росавиацию осуществлять приостановление действия сертификата эксплуатанта или его аннулировать, в случае если эксплуатант будет выполнять полеты не в соответствии с имеющимися разрешениями на выполнение полетов, которые указаны у него в спецификациях.

Таким образом, изменения, предложенные Минтрансом, идут в разрез с ФАП-246 по сертификации и вступают в противоречие с выданным Росавиацией Сертификатом эксплуатанта, предлагаемые изменения разрешают эксплуатанту без ведома Росавиации выполнять исследовательские полеты с пассажирами на борту без наличия такого разрешения в своих спецификациях. В таком случае, во исполнение требований ВК РФ и ФАП-246 Росавиация будет вынуждена наказывать эксплуатантов, которые будут выполнять предложенные изменения, вплоть до аннулирования Сертификата у такого эксплуатанта.

14. Предлагаемые изменения Минтрансом разрешают самому эксплуатанту изменить условия выполнения полетов, которые указаны в его спецификациях, без ведома Росавиации, органа, который выдает Сертификат эксплуатанта. Исходя из управленческой логики и имеющегося воздушного законодательства особенно по сертификации эксплуатантов именно Росавиация имеет право дать разрешение на выполнение таких полетов. Однако предложенные изменения Минтрансом не предусматривают такой процедуры.

Таким образом, предложенные изменения Минтрансом нарушают процедуру, изложенную в ФАП-246 по сертификации эксплуатантов переназначая разрешительную систему на выполнение полетов от Росавиации к эксплуатанту при этом не обременяя его дополнительной ответственностью за самопроизвольное для себя разрешение.

15. Вариант изменений в ФАП-128 предложенный Минтрансом это по сути экспериментальные (исследовательские) полеты с пассажирами на борту, однако по закону о правах потребителей всех пассажиров, летящих на таком рейсе необходимо проинформировать или при покупке билета, или при регистрации, или перед вылетом посредством информации от командира корабля, что во время оказания им услуги по перелету будут проводиться исследовательские работы в кабине пилотов. При этом за не предоставление достоверной информации исполнитель несет соответствующую ответственность. Пассажирам несогласным лететь на самолете где будут проводиться исследования необходимо предусмотреть возможность использования билета на ВС где не будет проводиться эксперимент с пассажирами на борту. Однако в изменениях, предложенных Минтрансом об этом ничего не указано, что противоречит закону о правах потребителя и тем самым нарушаются права потребителей.

Приложение: ЗАКОН О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

безопасность товара (работы, услуги) - безопасность товара (работы, услуги) для жизни, здоровья, имущества потребителя и окружающей среды при обычных условиях его использования, хранения, транспортировки и утилизации, а также безопасность процесса выполнения работы (оказания услуги);

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 4. Качество товара (работы, услуги)

1. Продавец (исполнитель) обязан передать потребителю товар (выполнить работу, оказать услугу), качество которого соответствует договору.

2. При отсутствии в договоре условий о качестве товара (работы, услуги) продавец (исполнитель) обязан передать потребителю товар (выполнить работу, оказать услугу), соответствующий обычно предъявляемым требованиям и пригодный для целей, для которых товар (работа, услуга) такого рода обычно используется.

5. Если законами или в установленном ими порядке предусмотрены обязательные требования к товару (работе, услуге), продавец (исполнитель) обязан передать потребителю товар (выполнить работу, оказать услугу), соответствующий этим требованиям.

Статья 7. Право потребителя на безопасность товара (работы, услуги)

1. Потребитель имеет право на то, чтобы товар (работа, услуга) при обычных условиях его использования, хранения, транспортировки и утилизации был безопасен для жизни, здоровья потребителя, окружающей среды, а также не причинял вред имуществу потребителя. Требования, которые должны обеспечивать безопасность товара (работы, услуги) для жизни и здоровья потребителя, окружающей среды, а также предотвращение причинения вреда имуществу потребителя, являются обязательными и устанавливаются законом или в установленном им порядке.

4. Если на товары (работы, услуги) законом или в установленном им порядке установлены обязательные требования, обеспечивающие их безопасность для жизни, здоровья потребителя, окружающей среды и предотвращение причинения вреда имуществу потребителя, соответствие товаров (работ,

услуг) указанным требованиям подлежит обязательному подтверждению в порядке, предусмотренном законом и иными правовыми актами.

Не допускается продажа товара (выполнение работы, оказание услуги), в том числе импортного товара (работы, услуги), без информации об обязательном подтверждении его соответствия требованиям, указанным в пункте 1 настоящей статьи.

5. Если установлено, что при соблюдении потребителем установленных правил использования, хранения или транспортировки товара (работы) он причиняет или может причинить вред жизни, здоровью и имуществу потребителя, окружающей среде, изготовитель (исполнитель, продавец) обязан незамедлительно приостановить его производство (реализацию) до устранения причин вреда, а в необходимых случаях принять меры по изъятию его из оборота и отзыву от потребителя (потребителей).

Если причины вреда устранить невозможно, изготовитель (исполнитель) обязан снять такой товар (работу, услугу) с производства. При невыполнении изготовителем (исполнителем) этой обязанности уполномоченный федеральный орган исполнительной власти принимает меры по отзыву такого товара (работы, услуги) с внутреннего рынка и (или) от потребителя или потребителей в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 8. Право потребителя на информацию об изготовителе (исполнителе, продавце) и о товарах (работах, услугах)

1. Потребитель вправе потребовать предоставления необходимой и достоверной информации об изготовителе (исполнителе, продавце), режиме его работы и реализуемых им товарах (работах, услугах).

2. Указанная в пункте 1 настоящей статьи информация в наглядной и доступной форме доводится до сведения потребителей при заключении договоров купли-продажи и договоров о выполнении работ (оказании услуг) способами, принятыми в отдельных сферах обслуживания потребителей, на русском языке, а дополнительно, по усмотрению изготовителя (исполнителя, продавца), на государственных языках субъектов Российской Федерации и родных языках народов Российской Федерации.

Статья 10. Информация о товарах (работах, услугах)

1. Изготовитель (исполнитель, продавец) обязан своевременно предоставлять потребителю необходимую и достоверную информацию о товарах (работах, услугах), обеспечивающую возможность их правильного выбора. По отдельным видам товаров (работ, услуг) перечень и способы доведения информации до потребителя устанавливаются Правительством Российской Федерации.

2. Информация о товарах (работах, услугах) в обязательном порядке должна содержать:

сведения об основных потребительских свойствах товаров (работ, услуг), в отношении продуктов питания сведения о составе (в том числе наименование использованных в процессе изготовления продуктов питания пищевых добавок, биологически активных добавок, информация о наличии в продуктах питания компонентов, полученных с применением генно-инженерно-модифицированных организмов, в случае, если содержание указанных организмов в таком компоненте составляет более девяти десятых процента), пищевой ценности, назначении, об условиях применения и хранения продуктов питания, о способах изготовления готовых блюд, весе (объеме), дате и месте изготовления и упаковки (расфасовки) продуктов питания, а также сведения о противопоказаниях для их применения при отдельных заболеваниях. Перечень товаров (работ, услуг), информация о которых должна содержать противопоказания для их применения при отдельных заболеваниях, утверждается Правительством Российской Федерации;

информацию о правилах продажи товаров (выполнения работ, оказания услуг);

3. Информация, предусмотренная пунктом 2 настоящей статьи, доводится до сведения потребителей в технической документации, прилагаемой к товарам (работам, услугам), на этикетках, маркировкой или иным способом, принятым для отдельных видов товаров (работ, услуг). Информация об обязательном подтверждении соответствия товаров представляется в порядке и способами, которые установлены законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, и включает в себя сведения о номере документа, подтверждающего такое соответствие, о сроке его действия и об организации, его выдавшей.

Статья 12. Ответственность изготовителя (исполнителя, продавца) за ненадлежащую информацию о товаре (работе, услуге)

1. Если потребителю не предоставлена возможность незамедлительно получить при заключении договора информацию о товаре (работе, услуге), он вправе потребовать от продавца (исполнителя) возмещения убытков, причиненных необоснованным уклонением от заключения договора, а если договор заключен, в разумный срок отказаться от его исполнения и потребовать возврата уплаченной за товар суммы и возмещения других убытков.

2. Продавец (исполнитель), не предоставивший покупателю полной и достоверной информации о товаре (работе, услуге), несет ответственность, предусмотренную пунктами 1 - 4 статьи 18 или пунктом 1 статьи 29 настоящего Закона, за недостатки товара (работы, услуги), возникшие после его передачи потребителю вследствие отсутствия у него такой информации.

3. При причинении вреда жизни, здоровью и имуществу потребителя вследствие не предоставления ему полной и достоверной информации о товаре (работе, услуге) потребитель вправе потребовать возмещения такого вреда в порядке, предусмотренном статьей 14 настоящего Закона, в том числе полного возмещения убытков, причиненных природным объектам, находящимся в собственности (владении) потребителя.

4. При рассмотрении требований потребителя о возмещении убытков, причиненных недостоверной или недостаточно полной информацией о товаре (работе, услуге), необходимо исходить из предположения об отсутствии у потребителя специальных познаний о свойствах и характеристиках товара (работы, услуги).

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения нарушают закон о правах потребителей, т.к. в предложенных изменениях не предусмотрено информирование пассажиров о том, что они будут лететь на ВС, на котором в кабине пилотов будут находиться посторонние люди, несвязанные с выполнением полета и проводить исследовательскую работу.

16.ФАП-128 запрещает экипажу во время полета с пассажирами на борту имитировать отказы в работе систем, оборудования и приборов.

Приложение: ФАП-128

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.7. Экипаж воздушного судна обеспечивает, чтобы при перевозке пассажиров аварийная обстановка или отказы в работе систем, оборудования и приборов не имитировались. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

Однако изменения Минтранса разрешают даже не имитацию, а разрешают проведение полноценных исследований с пассажирами на борту. При этом Минтрансу хорошо должно быть известно, что для таких целей у нас в РФ имеется экспериментальная авиация.

Приложение: ВК РФ

Статья 23. Экспериментальная авиация

1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

Таким образом, Минтранс своими изменениями подменяет деятельность экспериментальной авиации на гражданскую коммерческую авиацию, что противоречит требованиям ВК РФ, и то что требуется выполнять в экспериментальной авиации без пассажиров на борту Минтранс своими изменениями разрешает выполнять эксплуатантам в рамках коммерческих полетов с пассажирами на борту при этом никого не уведомив об этом.

17. Пилоты для допуска в кабину ВС в рамках медицинских исследований проходят психологическое и психиатрическое обследования, на предмет поведенческой адекватности. Однако изменения, предлагаемые Минтрансом, не предусматривают такое обследование для специалистов по проведению испытаний, тем самым будет разрешен допуск в кабину пилота возможно неуравновешенного человека или с поврежденной психикой, для обеспечения безопасности полетов — это может плохо закончиться.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения игнорируют риски, связанные с попаданием в кабину пилотов людей с неадекватной поведенческой нормой, что противоречит требованиям Системы управления безопасностью полетов, которые изложены в ФАП-128 и в 19 Приложении ИКАО.

18. В соответствии со статьями 131, 132, и 133 ВК РФ эксплуатант обязан страховать свою ответственность перед третьими лицами, жизнь и здоровье экипажа и перед пассажирами соответственно. При этом предлагаемые изменения Минтрансом не указывают к какой категории будут относиться специалисты по проведению испытаний в кабине пилотов и находящиеся в задании на полет к экипажу или к пассажиру, для того чтобы быть пассажиром

надо иметь пассажирский билет и сидеть в пассажирском салоне в соответствии с посадочным талоном, в противном случае родственники погибших могут не получать предназначенную страховкой выплату, т.к. этот случай будет не страховым. К экипажу эти специалисты не могут относиться, т.к. ст. 56 ВК РФ четко регламентирует, кто относиться к экипажу, и они никак в эту категорию не попадают.

Примечание: ВК РФ

Статья 56. Экипаж воздушного судна

1. Экипаж пилотируемого воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и cabinного экипажа (бортпроводников и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.

Стало быть, в случае смерти, родственники погибших специалистов по проведению испытаний не получают положенную им по закону компенсацию, т.к. их погибшие родственники не относятся ни к одной из застрахованных категорий лиц. Более того, страховка перед третьими лицами также будет не оплачена, т.к. страхователь не уведомлял своего страховщика о том, что он будет с пассажирами на борту выполнять экспериментальные (исследовательские) полеты и в кабине будут находиться не авиационные специалисты и при этом использовать не сертифицированное оборудование. Однако стоит страхователю узнать об этом, то стоимость страховки сильно возрастёт из-за рисков, связанных с такими полетами, т.к. все страховщики сумму страховки взимают от степени риска.

Таким образом, предлагаемые Минтрансом изменения не затрагивают требуемые изменения в страховом законодательстве, тем самым нарушают права третьих лиц по возмещению возможных утрат, а в случаи гибели специалиста по проведению испытаний, также будут нарушены права его родственников на законное денежное возмещение.

19. Все выше изложенное говорит о том, что на уровне регулятора отрасли в Минтрансе напрочь отсутствует понимание безопасности полетов (БП), которое изложено в 19 Приложении ИКАО «Управление безопасностью полетов» и мы обязаны его соблюдать, т.к. у нас в Сборнике аэронавигационной информации (АИП) государства отсутствуют отличия от стандарта ИКАО по системе управления БП и мы, как государство не уведомляли Совет ИКАО о каких-либо отличиях от стандартов ИКАО по вопросам СУБП. Данные требования по национальным отличиям изложены в ст.38 Чикагской конвенции.

Примечание: Чикагская конвенция

ст.38 Отклонения от международных стандартов и процедур

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводит свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет Совет в течение 60 дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

Однако уже даже из определения БП следует, что заниматься надо не последствиями от катастроф, как это делается до сих пор в РФ, а рисками приводящими к ним. В РФ определение БП изложено в Государственной программе обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 г. №641-р. «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (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**».

В настоящее время, как со стороны государства, так и со стороны авиакомпаний отсутствует проведенный анализ рисков и выявленные источники опасности, которые возможны при проведении данного исследования в предлагаемом Минтрансом варианте по изменению требований в ФАП-128. Это требуется для того, чтобы оценить возможность или невозможность проведения такого исследования с пассажирами на борту. Данные требования установлены стандартами ИКАО и изложены в Приложении 19. Однозначно изменения,

предложенные Минтрансом в ФАП-128 не снижают риски по выполнению полетов с пассажирами на борту, а наоборот их преумножают. Доказательством тому является это наше мотивированное мнение, основанное строго на требованиях закона. При этом именно для Минтранса, как регулятора отрасли, написано в ИКАО Приложение 19, в котором требуется, чтобы государство в рамках своей программы по БП предусматривало выявление источников опасности и на превентивном уровне применяло снижение рисков, т.е. документы уже должны писаться с оценкой возможных рисков и понимания способов их снижения.

Каково законодательство таково и безопасность полетов — это очевидно, но видимо очевидно не для специалистов и руководителей Минтранса.

Примечание: ИКАО Приложение 19 Управление безопасностью полетов

3.1 Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП)

3.1.1 Каждое государство принимает ГосПБП для управления безопасностью полетов в государстве в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. ГосПБП включает следующие компоненты:

- a) государственную политику и цели обеспечения безопасности полетов;*
- b) управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне;*
- c) обеспечение безопасности полетов на государственном уровне;*
- d) популяризацию вопросов безопасности полетов на государственном уровне.*

Примечание 1. Принимаемая государством ГосПБП соответствует масштабам деятельности и сложности его авиационной деятельности.

Примечание 2. Концептуальные рамки для принятия и выполнения ГосПБП изложены в дополнении А, а инструктивный материал, касающийся государственной программы по безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859).

ДОПОЛНЕНИЕ А. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГосПБП) (см. п. 3.1.1 главы 3)

В настоящем дополнении изложены концептуальные рамки для принятия и выполнения государством ГосПБП. ГосПБП представляет собой административную систему управления безопасностью полетов в государстве. Эти концептуальные рамки включают 4 компонента, определенных требованиями п. 3.1.1 главы 3 настоящего Приложения, и связанные с ними 11 элементов, которые описаны ниже. Реализация ГосПБП соответствует масштабам и сложности системы гражданской авиации в государстве и требует координации деятельности полномочных органов, ответственных за отдельные элементы функций гражданской авиации в государстве. Концептуальные рамки для ГосПБП, изложенные в настоящем дополнении, и концептуальные рамки для СУБП, определенные в добавлении 2, следует рассматривать в качестве взаимодополняющих, но вместе с тем самостоятельных рамок. В настоящем дополнении также содержится краткое описание каждого элемента этих концептуальных рамок.

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов:

1.1 Законодательные рамки государства в области безопасности полетов.

1.2 Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов.

1.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов.

1.4 Правоприменительная политика.

2. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне:

2.1 Требования к СУБП поставщика обслуживания в отношении обеспечения безопасности полетов. 2.2 Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания.

3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне:

3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов.

3.2 Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими.

3.3 Ориентирование контроля на наиболее проблемные или требующие дополнительной проверки области на основе данных о безопасности полетов.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне:

4.1 Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение.

4.2 Внешняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение.

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов

1.1 Законодательные рамки государства в области безопасности полетов

В соответствии с международными и национальными стандартами государство публикует национальные законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов, которые определяют порядок осуществления государством управления безопасностью полетов. Это предусматривает участие государственных авиационных организаций в конкретной деятельности по управлению безопасностью полетов в государстве и определении роли, ответственности и взаимоотношений этих организаций. Законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и соответствовали требованиям государства.

1.2 Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов

Государство определяет, устанавливает и документально оформляет требования, обязательства и иерархию ответственности в части принятия и выполнения ГосППП. Это предусматривает разработку

директив по планированию, организации, разработке, контролю и постоянному совершенствованию ГосПБП в соответствии с целями государства в области безопасности полетов. Кроме того, это также предусматривает включение четкого положения о выделении ресурсов, необходимых для реализации ГосПБП.

3.1.2 Подлежащий достижению приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов устанавливается государством.

3.2 Государственный контроль за обеспечением безопасности полетов

Каждое государство создает и вводит систему контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с добавлением 1.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (см. п. 3.2 главы 3)

1. Основное авиационное законодательство

1.1 Государство принимает всеобъемлющий и эффективный закон об авиации, соответствующий масштабам и сложности авиационной деятельности государства, и требованиям, содержащимся в Конвенции о международной гражданской авиации, который позволяет государству регулировать деятельность гражданской авиации и обеспечивать соблюдение правил через посредство соответствующих полномочных органов или ведомств, созданных для этих целей.

2. Конкретные правила эксплуатации

Государство принимает правила, вводящие минимальные национальные требования, вытекающие из основного авиационного законодательства, в отношении стандартизированных эксплуатационных процедур, продуктов, услуг, оборудования и инфраструктуры в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации.

Примечание. Термин "правила" используется как родовое понятие и включает инструкции, правила, указы, директивы, своды законов, требования, политику и распоряжения, не ограничиваясь перечисленным.

3. Государственная система и функции

3.1 Государство создает, в соответствующих случаях, соответствующие полномочные органы или ведомства, которые располагают достаточным квалифицированным персоналом и адекватными финансовыми ресурсами. Каждый государственный полномочный орган или ведомство имеет заявленные функции и цели в области безопасности полетов для выполнения его обязанностей по управлению безопасностью полетов.

3.2 Рекомендация. Государству следует принимать необходимые меры, например, в части вознаграждения и условий службы, для обеспечения найма и сохранения квалифицированного персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.4 Рекомендация. Государству следует использовать соответствующую методiku для определения своих штатных потребностей в отношении персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, с учетом масштабов и сложности деятельности гражданской авиации в этом государстве.

Примечание. Кроме того, добавление 5 к части I Приложения б и добавление 1 к части III Приложения б предусматривают использование государством эксплуатанта соответствующей методики для определения его требований к укомплектованию инспекторским составом. Инспекторы относятся к персоналу, осуществляющему функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

И ТАК ДАЛЕЕ ...

Таким образом, предлагаемый законопроект не соответствует требованиям БП. В таком виде предлагаемые изменения увеличивают риски и вводят новые источники опасности для выполнения полетов, о чем по сути и было изложено выше.

Вывод. Из выше изложенного следует, что предложенные изменения Минтранса составлены с нарушениями и несогласованностью требований законодательства РФ, включая множественные нарушения воздушного

законодательства, что делает предлагаемые изменения Минтранса неприемлемыми. При этом результаты исследований будут носить формальный характер и не будут отражать реальной действительности условий труда летного состава.

Вице-президент ПЛС России,

Олег Буленков.