**Доклад на тему:**

**«Система взаимоотношений производителя и эксплуатанта вертолетов в аспекте управления безопасностью полетов»**

В соответствии требованием ИКАО с 14 ноября 2013 года государства должны потребовать, чтобы организации, ответственные за типовую конструкцию или изготовление воздушного судна, внедрили приемлемую для государства систему управления безопасностью полётов (СУБП), которая, как минимум:

а) определяет риски для безопасности полётов;

b) обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания согласованного уровня безопасности полётов;

с) предусматривает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки уровня безопасности полётов;

d) имеет своей целью постоянное повышение эффективности системы управления безопасностью полётов.

 Аналогичные требования предъявлены и к эксплуатантам, и ко всем поставщикам обслуживания: авиаремонтным предприятиям, организациям технического обслуживания, аэродромным службам, службам организации воздушного движения, метеослужбам, учебным заведениям и др.

**Требования руководящих документов к система взаимоотношений производителя и эксплуатанта вертолетов в аспекте управления безопасностью полетов»**

**1. Воздушный Кодекс Российской Федерации:**

**1.1. Статья 37 п. 4.**

Обеспечение соответствия типовой конструкции гражданского ВС, авиационного двигателя или воздушного винта на этапах его разработки, испытаний и эксплуатации вплоть до списания действующим в РФ требованиям к летной годности и охране окружающей среды возлагается соответственно на разработчика гражданского ВС, разработчика авиационного двигателя и воздушного винта. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского ВС, авиационного двигателя или воздушного винта сертифицированному типу возлагается на его производителя.

* 1. **Статья 37 п. 8.**

Эксплуатанты обязаны предоставлять специально уполномоченному органу, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также разработчику авиатехники информацию о техническом состоянии авиатехники и об особенностях ее эксплуатации. Состав информации и порядок ее предоставления устанавливаются федеральными авиационными правилами.

***Примечание.*** *Указанный ФАП по информационному обеспечению не создан. Вместо него действует Приказ ФАС России от 26.07.1997 № 134.*

**1.3. Статья 24.1 пункт 3.**

В целях управления безопасностью полетов гражданских ВС уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских ВС, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

Введение в работу автоматизированной информационно-аналитической системы постоянного мониторинга безопасности полетов на предприятиях Холдинга предполагает следующую работу:

- Формирование базы данных по безопасности полетов и надежности ВС Холдинга;

- Обеспечение сбора, учета, обработки и анализа информации по безопасности полетов и надежности ВС Холдинга;

- Создание единой нормативно-правовой, методической, организационной, метрологической и технологической основы формирования информационных данных по безопасности полетов и надежности АТ.

**2. Авиационные Правила АП-21:**

**2.1. Пункт 6.2.4 главы 6** **«Права и обязанности держателя сертификата типа и эксплуатанта».**

В процессе эксплуатации образца Держатель Сертификата типа обязан обеспечивать техническое сопровождение производства и эксплуатации образца, направленное на поддержание уровня летной годности образца, установленного Сертификатом типа. В соответствии с этим он должен незамедлительно информировать Авиарегистр об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на его летную годность, и о своих корректирующих действиях в этих случаях.

**3. Директивное письмо Авиарегистра МАК от 12.04.2004 №3-2004:**

3.1. Директивное письмо (ДП) разъясняет и конкретизирует требования Авиационных Правил АП-21 к Держателю Сертификата типа по информированию Авиарегистра МАК об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на его летную годность, а также об отказах, неисправностях, повреждениях.

Требования ДП распространяются на всех Держателей Сертификатов типа, Одобрительного письма или Свидетельства о годности комплектующего изделия (далее Держателей СТ), обеспечивающих техническое сопровождение производства и эксплуатации авиационной техники, направленное на поддержание уровня его летной годности, установленного Сертификатом типа, Одобрительным письмом или Свидетельством о годности КИ.

Держатель СТ должен сообщать об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на его летную годность, а также обо всех отказах, неисправностях или повреждениях, выявленных в процессе эксплуатации ОАТ, которые, как он установит, привели к любому из перечисленных в ДП событий.

Это требование подразумевает, что у Держателя СТ имеется, но не ограничивается этим:

* действенная система сбора информации об эксплуатации ВС, в том числе об отказах и неисправностях, а также проблемах, возникающих в процессе эксплуатации;
* система взаимодействия как внутри предприятия, так и со сторонними организациями, участвующими в процессе поддержания летной годности (изготовителем авиатехники, предприятиями поставщиками компонентов ВС, эксплуатантами, Авиарегистром МАК, авиационными властями государств регистрации ВС и государств эксплуатантов).

Каждое сообщение должно быть направлено в Авиарегистр МАК не позже, чем через один рабочий день после того, как было установлено, что произошел отказ, неисправность или повреждение, о котором требуется сообщать, за исключением субботних, воскресных и праздничных дней.

**Состояние системы взаимоотношений производителя и эксплуатанта вертолетов в аспекте управления безопасностью полетов» в настоящее время.**

Приведенные выше требования воздушного законодательства РФ полностью соответствуют международным и национальным зарубежным нормам и правилам, а также мировой практике.

Вместе с тем, необходимо отметить, что федеральные авиационные правила, указанные в статье 37 п. 8 Воздушного Кодекса, до настоящего времени не созданы. Поэтому в России передача информации от эксплуатанта разработчикам ВС осуществляется не напрямую, а через Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» (в соответствии с Приказом от 26 июля 1997 г. № 134 ФАС России).

15-летний опыт функционирования такой системы показал, что информация поступает далеко не в полном объеме, а установленная периодичность 1 раз в квартал не обеспечивает выполнение требований указанного выше Директивного письма АР МАК и повышает риски для безопасности полетов из-за непринятия своевременных мер по устранению дефектов, выявляемых в эксплуатации.

По оценке на основе имеющимся у ОКБ данным по наработкам на отказ это примерно в 2 раза меньше реального числа отказов в эксплуатации.

Причин расхождений приводится достаточно много, но данные наглядно показывают, что имеющаяся система по количеству сведений об отказах фактически неработоспособна. Что касается периодичности получения разработчиком ВС данных, то, как указано выше, она создает повышенные риски и угрозы для безопасности полетов.

Могут быть приведены некоторые примеры катастроф из-за не поступления эксплуатационной информации разработчику ВС и отсутствия должного информационного взаимодействия между разработчиком ВС с изготовителями ВС, разработчиков и изготовителей комплектующих изделий.

**Мероприятия, необходимые для сведения производителя АТ и эксплуатанта АТ в единую систему управления безопасностью полетов.**

3.1. В области расследования Авиационных происшествий:

3.1.1. Обеспечить участие специалистов разработчиков ВС в расследовании АП в государственной авиации и гражданской авиации.

3.1.2. Направлять в ФГУП «Авиапромсервис» все материалы расследований АП, а не только по причине отказа авиатехники.

3.1.3. Разработать и внедрить систему учета и контроля реализации рекомендаций по результатам расследования АП в государственной и гражданской авиации, в части авиатехники совместно СБП и ФГУП «Авиапромсервис».

3.2. В области расследования авиационных инцидентов:

3.2.1. Обеспечить возможность участия специалистов разработчиков ВС в расследовании инцидентов в государственной авиации (при необходимости).

3.2.2. Напомнить всем эксплуатационным организациям авиации МО и ФОИВ о необходимости направления актов расследования и/или карточек учета инцидентов в ФГУП «Авиапромсервис» по адресу 101000, г. Москва, Уланский пер., д.22.

3.2.3. Создать Межведомственную рабочую группу по совместному рассмотрению инцидентов (по аналогии с МРГ гражданской авиации).

3.2. По отказам АТ:

Определить обязательный порядок направления в авиационную промышленность данных по отказам в виде КУН АТ, либо в виде отдельных выборок из базы данных НИЦ ЭРАТ.

3.3. ФЦП «Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации РФ в 2011-2015 годах»:

Включить в требования к единой информационно-аналитической системе государственной и гражданской авиации взаимодействие с информационной системой авиационной промышленности.

3.4. Создание госоргана по БП и СУБП государственной авиации:

3.4.1. Создать при Правительстве Российской Федерации Государственный Комитет по безопасности полетов, координирующий деятельность государственных органов (Минтранса России, Минпромторга России, МАК и Минобороны России).

3.4.2. Начать работы по внедрению СУБ в государственной авиации.