

Меняется всё. Воздушные суда, оборудование аэропортов, тренажеры, подготовка персонала. Долгое время нового тысячелетия нормативная база гражданской авиации РФ оставалась в 20 веке, использовались Правила полётов и Наставления 85-90-ых годов. С 2009 г. Минтранс РФ организована активная деятельность по изменению нормативной базы воздушного законодательства РФ, гармонизированной с документацией международной Гражданской Авиации, актуализированной под требования времени.

СЛАЙД 2.

Вносятся изменения в законы РФ, Воздушный Кодекс, ФАПы, другие регламентирующие документы. И только ПРАПИ-98 остаются неизменны, хотя давно уже утратили связь с Российским законодательством и нормативными документами ГА.

ПРАПИ-98 остались своеобразным островом несоответствия действующему законодательству в море новых актуализированных нормдоков. Если хотите, это такой воинствующий бастион прошлого в современном законодательстве. И порой тем, кто сталкивался с этим в эксплуатации, даже кажется, что не Воздушный Кодекс у нас главный документ для авиации, а пресловутые ПРАПИ-98.

СЛАЙД 3.

Полёты в Российском небе и в аэропортах РФ сегодня в основном выполняют лайнеры зарубежного производства. Философия, заложенная в них, и ограничения, установленные производителем ВС, позволяют выполнять полёты в тех ситуациях и условиях, которые у нас внесены в ПРАПИ, как обязательные для расследования и связанной с этим приостановки ВС. При этом, на одном и том же ВС, при одном и том же отказе, скажем, прибора второстепенного значения, российские эксплуатанты вынуждены останавливать самолёт и высаживать пассажиров, а иностранные авиакомпании спокойно продолжают выполнение полёта, в т.ч. из российского аэропорта.

СЛАЙД 4.

Позвольте спросить, в чьих интересах действуют такие «Правила расследования...» ??? Какая конкурентоспособность наших и зарубежных авиакомпаний эксплуатантов может быть в таком случае? И это, заметьте, в своей стране. Наши пассажиры сидят и ждут, когда же резервный экипаж пригонит резервный исправный самолёт, вместо, заметьте, - тоже исправного, но остановленного под расследование. Это ситуация, недостаточно чётко прописанная в ПРАПИ-98, по сравнению с Приложением 13 к Конвенции, – порядок возврата ВС после события (инцидента, ЧП или ПВС) к коммерческой эксплуатации. Приложение 13 к Конвенции ИКАО регулирует вопрос освобождения ВС из-под охраны :

"3.5... государство места события освобождает из-под охраны воздушное судно, все находящиеся на нём какие-либо его части, как только они более не требуются при расследовании ..." что предполагает, чем раньше это произойдет – тем лучше. ПРАПИ предусматривает принятие решение по допуску ВС к полётам через председателя комиссии, не являющегося специалистом ПЛГ. При этом отрицается принцип применения МЕЛ, ММЕЛ.

Часто журналисты любят сравнивать стоимость пассажирского билета на одно расстояние «у них и у нас», она действительно разная, поскольку разные издержки. И ПРАПИ-98 тоже вносят в это свою лепту.

Закон, если он установлен, должен соблюдаться. Все авиационные события подлежат расследованию, но уровни их расследования и учёта должны быть ранжированы по серьезности события и его (возможных) последствий. Эксплуатанты, как никто другой, заинтересованы знать причину события, видеть пути исключения его повторяемости. Для расследования части событий не обязательно собирать комиссии подразделений Минтранса, МАК, с участием других структур.

СЛАЙД 5.

для справки: приложение 13 к Конвенции не обязывает государство расследовать инциденты, а серьёзные инциденты рекомендует расследовать: «5.1 Государство места события назначает расследование обстоятельств авиационного происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования...

5.1.1 Рекомендация. Государству места события следует назначать расследование обстоятельств серьёзных инцидентов»

В 2011г. Минтрансом, Росавиацией, Госавианадзором, МАК проводилась работа по переработке ПРАПИ. Было наработано много дельных предложений, в том числе выделение из Приложения №1 ряда событий, которые могут быть переданы для расследования в авиапредприятия. Предлагаемый порядок организации расследований полностью соответствовал международным стандартам. Но воз и ныне там. Была обозначена необходимость первоначального внесения изменений в ВК, и на этом вопрос заглох. С тех пор мы увидели уже немало изменений в ВК, но вопросы расследований и изменения ПРАПИ не решены, а с каждым днём, при изменении остальной нормативной базы, становятся всё актуальнее.

Каждый рубль казны или бюджета, затраченный на расследование «надуманного события» - это деньги, не попавшие на расследование или предотвращение более важного, действительного инцидента. Каждый час расследования «лжеинцидента», назначенного по формальному признаку, отобран у подготовленных специалистов от качественного анализа ими реальных инцидентов и от профилактики их повторяемости. Иногда для расследования

события, которое вполне могло быть расследовано на уровне начальника смены ИАС, собирается комиссия из 5-10 разнопрофильных специалистов. По требованию исполненного собственной значимостью председателя комиссии с выездами в командировку для составления отчёта «на месте», когда это совершенно не обязательно, исходя из очевидности расследуемого. Статистика числа расследований по уровням важности должна быть сбалансирована с числом специалистов, затрачиваемым ими временем, выделяемыми средствами.

Притчей во языцех стали так называемые «посадки ниже минимума» в российских аэропортах. В одних и тех же метеоусловиях, на одном и том же ВС, пилоты подготовленные в одном учебном центре... Произведя штатную посадку в соответствии с установленными для авиакомпании эксплуатационными минимумами и правилами полётов, их пилот готовится и вылетает в обратный рейс. Наш пилот, получив АД (АЛР) в спину, вместо вылета направляется в инспекцию, **по схеме первоначальных действий по ПРАПИ-98:** – объяснительная – снятие расшифровки - прохождение доктора (а то и отстранение от полётов).

А пассажиры ждут в аэровокзале. Вопрос в студию: на какие авиакомпании лучше будут раскупаться билеты?

Не всегда об авиационном событии, подлежащем расследованию согласно ПРАПИ-98, становится известно сразу. В ряде случаев данные о событии не могут быть установлены в полёте или после полёта, а становятся известны из добровольных сообщений, по материалам СОК. Даже на этом этапе еще не всегда ясно, подпадает ли событие под перечень приложения 1 ПРАПИ-98, классификация, бывает, происходит более чем через месяц от даты события. К сожалению, имеют место случаи произвольного толкования на местах таких авиационных событий, как неисполнение требований первоначальных действий по ПРАПИ-98. А то и вовсе они классифицируются, как сокрытие инцидента.

СЛАЙД 6. Ст.11.30. КоАП РФ «Умышленное сокрытие авиационного происшествия или инцидента». Произвольная трактовка ПРАПИ в таких случаях приводит к необоснованному открытию административных дел. Доклад об авиационном событии сделан пилотом в добровольном сообщении, авиаккомпанией – в информации по расшифровке, по ДС пилота, тогда, когда стало известно о событии и о том, что оно подпадает под расследование. Инспектора же в аэропортах по-прежнему требуют немедленных объяснительных по ПРАПИ. Понимаем, ну не были тогда еще в 1998г. задекларированы СУБП, РУБП, не было 19 Приложения ИКАО. Не было положительной культуры БП, но сейчас – то это должно быть? Добровольные сообщения дают информацию о факте события? - Да! На стыке юридических вопросов, что объяснительная, что добровольное сообщение, - это разновидность сделки со следствием. Вообще прописано конституционное право

не свидетельствовать против себя. Тем не менее, пилот доложил о событии. Так где сокрытие? А при желании что-то по этому сообщению уточнить, комиссия по расследованию всегда вправе это запросить или провести опрос. ФАПы полетов и ведения связи не регламентируют, какие события из перечня приложения 1 ПРАПИ-98 подлежат немедленному докладу диспетчеру в эфире. Табель сообщений № 13 2013г. тоже учёл не все предложения, направляемые на этапе согласования, и не регламентирует ряда важных позиций по порядку донесения и адресам сообщений, касающихся авиационных событий.

Участвуя в расследовании инцидентов, при необходимости уточнений приходится задавать вопросы производителям ВС. Зачастую получаем в ответ встречное недоумение: какой инцидент, это же нормальная эксплуатация? Есть опорная точка - Приложение 13 к Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации: «Расследование авиационных происшествий и инцидентов». Давайте не уходить далеко от ИКАО, хотя бы для того, чтобы можно было перенимать лучшее. Чтобы сравнивать сравнимые показатели. Хватит плодить страшилки про российскую авиацию: - у нас больше всех инцидентов! Так у нас и перечень событий, подпадающих под расследование в качестве инцидентов, тоже больше всех остальных, вместе взятых. Если пройтись с нашим приложением №1 к ПРАПИ-98 по замечаниям в TLB на ВС зарубежных АК, в т.ч. признанных лидеров в обеспечении БП, поверьте, мы соберём сопоставимое количество «инцидентов», к тому же еще и «сокрытых», в рамках трактовки нашего законодательства.

Специалистами ИКАО концепции обеспечения безопасности полетов условно разделены на три этапа: технический этап (по 60-70-ые годы), этап оценки человеческого фактора (70 – 90-ые) и организационный, или управленческий (с 90-ых по настоящее время). Первый этап был обусловлен последовательным повышением надежности работы авиатехники. Технические проявления событий для расследования инцидентов подробно отражены в Приложении 1 ПРАПИ-98 (частично перейдя еще из ПРАПИ-88), а вот вопросы 2-го и 3-го этапов, - человеческих факторов и тематика проблем управления практически не затронуты. Ровно настолько ПРАПИ-98 отстают от международной гражданской авиации. Четыре поправки к Приложению 13 ИКАО, принятые в 2001-2010г. прошли мимо ПРАПИ -98

СЛАЙД 7.

Разрыв основной нормативной базы с ПРАПИ всё увеличивается и увеличивается, документ безнадежно устарел.

Повторюсь: **закон, если он установлен, должен соблюдаться.** Только нужен ли нашей авиации такой закон, который не помогает, а откровенно вредит?

Надеюсь, что мне удалось привлечь внимание к этой старой, но до сих пор не решенной проблеме.

В очередной, который – уже - тысячный раз предлагается в срочном порядке пересмотреть ПРАПИ-98 и заменить их документом, соответствующим современной нормативной базе, или, по крайней мере, изменить и отменить те устаревшие положения, за несоблюдение которых к авиапредприятиям и их персоналу могут быть предъявлены претензии.