



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

17.01.2019 № 11000-1054/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Информация по безопасности полетов № 1**

В 1996 году Европейская конференция гражданской авиации учредила программу проверки иностранных воздушных судов на перроне с целью оценки их соответствия применимым стандартам безопасности (далее – программа SAFA), как это предусмотрено Международной организацией гражданской авиации (ICAO). Данная добровольная программа с апреля 2006 года была установлена в качестве обязательной для всех государств-членов Евросоюза.

Директива Европейского Парламента и Совета 2004/36/СЕ о безопасности воздушных судов третьих стран, использующих аэропорты Сообщества, обязывает государства-члены осуществлять проверки воздушных судов третьих стран (воздушное судно, не используемое и не эксплуатируемое под контролем компетентного органа государства-члена).

По результатам проверок Еврокомиссия подсчитывает коэффициент риска (RATIO). Пороговым значением RATIO, предусматривающим принятие уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующих профилактических мер, является 2 единицы и выше. При превышении порогового значения RATIO Еврокомиссией может быть принято решение о внесении авиакомпания в список операторов, лишённых права выполнять полёты в аэропорты ЕС (так называемый «черный список»). Благодаря принятым Росавиацией дополнительным корректирующим мерам (вплоть до введения временного ограничения на выполнение полетов в аэропорты Евросоюза) и конструктивному взаимодействию с Еврокомиссией ни одна российская авиакомпания до настоящего времени в указанный список не была включена.

Такое взаимодействие Росавиации с Еврокомиссией осуществляется с 2009 года в формате регулярных (2 раза в год) технических консультаций в штаб-квартире Европейской Комиссии (г. Брюссель) по вопросам безопасности полётов российских авиакомпаний, выполняющих воздушные перевозки в зону Евросоюза, в

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской  
авиации



преддверии очередного заседания Комитета по безопасности полётов Европейской Комиссии.

В ходе проведения таких встреч рассматриваются результаты проверок российских авиакомпаний в аэропортах стран ЕС по программе SAFA, обсуждаются наиболее характерные замечания, выявленные за истекший период, с целью проведения профилактических мероприятий по недопущению их возникновения в будущем, а также проблемные вопросы взаимодействия с инспекторами SAFA.

В последние годы Еврокомиссией отмечается, что проводимые авиакомпаниями, совместно с Росавиацией, мероприятия по устранению выявленных по результатам проверок недостатков и недопущению их в дальнейшем являются эффективными и системными. Так, средний коэффициент RATIO по всем российским эксплуатантам, в рамках программы SAFA, в период с 2012 по 2017 годы не превысил значения 0,7 единицы. В 2017 году ни одна российская авиакомпания, впервые за всё время функционирования программы SAFA, не вышла по значению коэффициента RATIO за пороговое значение в 2 единицы. За истекший 2018 год средний коэффициент RATIO снизился с 0,52 до 0,46.

Также Еврокомиссией отмечается, что по большинству пунктов произошло значительное снижение количества замечаний – по третьей, наиболее серьезной категории, количество замечаний по сравнению с предыдущим периодом снизилось с 62 до 52.

Вместе с тем имеют место случаи пренебрежения эксплуатантами воздушных судов, выполняющих полеты, в том числе в аэропорты Евросоюза, как к положениям национального воздушного законодательства, устанавливающего требования по организации, подготовке и выполнению полетов, так и к положениям документов ИКАО.

Так, 08.11.2018 в аэропорту Вена (Австрия) инспекторами авиационных властей Австрии была проведена рамповая проверка по программе SAFA вертолета Ка-32С RA-31581 АО «Авиалифт Владивосток».

В результате проведённой проверки экипажем вертолета получено 20 замечаний, в том числе 12 замечаний третьей категории:

на борту вертолета не установлено необходимое навигационное оборудование: при полете экипаж принял решение о заходе на посадку по системе ILS при отсутствии соответствующего оборудования на борту. Согласно эксплуатационной спецификации полет разрешен только по правилам визуального полета (VFR);

сетка частот радиостанций не соответствует для запрашиваемого воздушного пространства: 25 кГц вместо необходимых 8.33 кГц;

установлен приемоответчик с режимом «С» (согласно GEN 1.5-3 AIP глава 2.1.8 для класса воздушного пространства «Е» требуется режим «S»);

навигационные карты доступны только в электронном виде (не представлен утвержденный Electronic Flight Bag (EFB), EFB не указан в эксплуатационной спецификации). Дополнительное устройство для монтажа EFB со стороны правого пилота может блокировать органы управления в полете;

не представлена информация о погоде и NOTAM для полета;



оперативный план полетов предыдущих рейсов распечатан, оперативный план полетов на прилет доступен в электронном виде. Электронная версия не содержит информацию о требуемом топливе;

отсутствуют данные о погоде по маршруту и в аэропорту прилета (EDQM) (метеоусловия близки к минимуму для полетов по ПВП). Экипаж был предупрежден за день о том, что наличие фактической информации о погоде будет проверяться до вылета;

плечевой ремень установлен, но не используется пилотами. Доведено до экипажа, что факты, установленные в ходе де-брифинга, будут проверены перед вылетом;

техническое обслуживание выполняется не в соответствии с инструкциями производителя;

ремень безопасности в пассажирской кабине, очевидно, не использовался во время прилета (ремень безопасности был заблокирован другими предметами, загруженными в кабине);

аварийный выход заблокирован оборудованием (оборудование небезопасно для впереди стоящего кресла бортмеханика);

лента металлизации разорвана на левой половине горизонтального оперения;

отсек авионики используется как грузовой отсек.

Общий коэффициент RATIO за проверку составил 29.0.

Характер выявленных замечаний позволяет сделать вывод о значительных нарушениях и недостатках в функционировании системы управления безопасностью полетов эксплуатанта (в вопросах организации, подготовки и выполнения полетов воздушных судов).

Особо следует отметить, что полет вертолета Ка-32С RA-31581 по маршруту: Анталя (Турция) – Чорлу (Турция) – Варна (Болгария) – Маркулешты (Молдавия) – Орадея (Румыния) – Вена (Австрия) – Хоф (Германия) – НЭС «Академик Федоров» был выполнен экипажем на вертолете, исключенном из сертификатов эксплуатанта на выполнение коммерческих воздушных перевозок и выполнение авиационных работ. В то же время экипажем вертолета, в ходе проведения рамповой проверки в аэропорту Вена, инспектору авиационных властей Австрии была представлена копия эксплуатационных спецификаций вертолета, являющихся приложением к сертификату эксплуатанта № 120 на выполнение коммерческих воздушных перевозок. Кроме того, командир воздушного судна имел сертификат по владению английским языком (4 уровень) с истекшим сроком действия (25.09.2018, т.е. за 1,5 месяца до проверки).

В соответствии с поручением Росавиации комиссией Дальневосточного МТУ Росавиации проведена внеплановая проверка эксплуатанта на соответствие требованиям федеральных авиационных правил. В настоящее время Росавиацией решается вопрос о внесении ограничений в действие сертификатов эксплуатанта.

В целях принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности полетов воздушных судов и бесперебойному обеспечению воздушных перевозок предлагаем:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:



1.1. Довести данную информацию до руководителей подконтрольных эксплуатантов воздушного транспорта и сотрудников аппарата территориального органа.

1.2. Взять под особый контроль, в том числе в ходе проведения плановых проверок на соответствие эксплуатантов требованиям федеральных авиационных правил, проведение оценки эффективности принимаемых подконтрольными авиакомпаниями профилактических мер по устранению замечаний, выявленных в ходе выполнения проверок воздушных судов по программе SAFA, и недопущению их повторяемости в будущем.

1.3. при рассмотрении заявок эксплуатантов на внесение изменений в условия эксплуатации, связанные с заключением соглашений для работы за рубежом, обращать особое внимание на соответствие эксплуатантов не только требованиям воздушного законодательства Российской Федерации, но и международным стандартам в области гражданской авиации.

1.4. потребовать от эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты в аэропорты государств - участников программы SAFA:

довести данную информацию до руководителей подразделений, обеспечивающих функционирование системы управления безопасностью полетов:

организовать проведение детального анализа результатов рамповых проверок ВС, разработки и выполнения корректирующих мероприятий, направленных на погашение замечаний инспекторов SAFA, а также на исключение их повторяемости в будущем;

провести дополнительные занятия с членами экипажей воздушных судов, выполняющих полеты в аэропорты государств - участников программы SAFA, по порядку взаимодействия с инспекторами, осуществляющими рамповые проверки воздушных судов по программе SAFA;

взять на особый контроль проверку состояния оборудования воздушных судов, наличия и должного оформления судовой и полетной документации, а также свидетельств (сертификатов) членов летного и кабинного экипажей.

2. Заместителю руководителя Росавиации О.Г. Сторчевому, начальникам Управления инспекции по безопасности полетов, Управления летной эксплуатации и Управления поддержания летной годности воздушных судов продолжить практику проведения с руководящим составом авиакомпаний, выполняющих полеты в аэропорты государств - участников программы SAFA, совещаний в преддверии проведения очередных технических консультаций с представителями Европейской комиссии по вопросам безопасности полётов российских авиакомпаний.



А.В. Нерадько