

ОТ РЕДАКЦИИ. Опубликованную ниже статью можно расценивать и как открытое письмо на страницах нашего журнала, обращенное в госорганы к специалистам, готовым или неготовым по каким-то причинам сегодня дать ответ на те вопросы, которые ставит автор. Тема, безусловно, непростая, и мы не беремся оценивать и комментировать нижеизложенный материал. Думаем, лучше нас это сделают те, кому по долгу службы предписано заниматься подобными проблемами.

Мы, со своей стороны, готовы предоставить страницы нашего журнала ответственным специалистам государственных органов, заинтересованным в изложении своей точки зрения.

Государство рубит сук, на котором сидит

О.М. СМИРНОВ, президент Фонда «Партнер ГА», заслуженный пилот СССР



Недавно Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации России в первом полугодии 2008 года. В анализе представлена реальная, объективная картина, где, к сожалению, констатируется, что «абсолютные показатели состояния безопасности полетов в первом полугодии 2008 года ухудшились».

Безопасность полетов является комплексной проблемой и задачей № 1 (а не финансовые потоки, которые так любят «оседлывать» некоторые руководители в ущерб летным делам) для всех стран мира, входящих в ИКАО, в том числе и для России, как члена этой международной организации гражданской авиации.

Летная работа — это особый, уникальный вид деятельности человека в отрыве от земли, на больших высотах и скоростях, поэтому она требует и особого подхода к ней. Законы аэродинамики невозможно изменить ни за какие деньги, им можно только подчиняться. Самолет не автомобиль, в случае отказа не свернешь на обочину для устранения дефекта. Вся система подготовки авиационного персонала должна быть направлена на его высокие профессиональные и духовные качества. Необходимо сохранять и применять свой и мировой многолетний опыт организации летной работы, поддержания летной годности воздушных судов, безопасности полетов.

Документами ИКАО, членами которой являются 190 государств мира, подробно расписано, что и как необходимо делать в целях поддержания высокого уровня безопасности полетов и предотвращения авиакатастроф, причинами которых может быть множество факторов — неэффективная система государственного регулирования ГА, низкий уровень профессиональной подготовки авиационного персонала, техническое состояние воздушных судов, состояние аэропортовой инфра-

структуры и аэронавигационного оборудования и многое другое.

Остановлюсь на одном вопросе, базовом и системном, без решения которого объективно невозможно делать следующие эффективные шаги и который можно решить без особых дополнительных капиталовложений. Речь идет о системе государственного регулирования деятельности гражданской авиации.

В результате бездарно проведенной в отрасли административной реформы мы пришли к тому, что уже несколько лет организацией вышеуказанных направлений деятельности ГА на государственном уровне заниматься просто некому.

Минтрансу реформой предписано заниматься стратегией транспортной политики и нормотворчеством (последнее, правда, в полном загоне — 40% правового поля деятельности гражданской авиации является выжженной пустыней, и мы занимаемся летной деятельностью по документам прошлого века уже 18 лет несуществующего государства). Очевидно, что этот фактор, мягко говоря, не способствует повышению уровня безопасности полетов. В этом уверены все авиаторы. Государство безмолвствует.

Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ) — Росавиацию до того дореформировали, что там не осталось ни одного летчика и авиационного инженера, а также структур, регулирующих летную деятельность — основу авиации. То есть из госорганов вытравлена душа авиации.

Федеральная служба в сфере транспорта (ФСНТ) — Ространснадзор занимается надзором и контролем.

И, как финал, ни одному госоргану не прописана ответственность за безопасность полетов. Вот она, главная причина снижения безопасности полетов. Как говорят, у семи нянек дитя без глаза.

Абсолютно непонятна логика исполнителей реформы. Ведь перед авиационным международным сообществом (ИКАО) первую ответственность за безопасность полетов несет государство — член ИКАО, через создание соответствующих регулирующих органов. Как же Россия может исполнять эти функции, если основные инструменты государственного влияния в лице аморфной авиационной администрации устранены от вопросов организации летной работы и ответственности за это? Воистину, рубят сук, на котором сидят. ИКАО-то будет спрашивать с государства, а тому спросить не с кого. Дореформировались, однако.

За последнее время, не без нашего участия и общественных профессиональных организаций, руководство страны поняло всю абсурдность созданной безответственной системы госрегулирования ГА. В подтверждение этого недавно правительством принято решение о передаче функций организации летной работы, поддержания летной годности ВС, безопасности полетов и авиационной безопасности в Росавиацию. Шаг в нужном направлении, но опять реформаторы наступают на те же грабли. Они упорно не желают советоваться с авиационными профессионалами, которые бы подсказали, что это половинчатое решение, а потому заведомо неэффективное. Росавиация осталась в статусе агентства, который оговорен соответствующими государственными документами и



главной функцией которого является оказание услуг.

После передачи ему коренных функций организации летной работы и безопасности полетов предоставление услуг должно уйти на десятый план. Главным должна стать организация всех авиационных направлений деятельности отрасли, из которых, в результате, и складывается высокий уровень безопасности полетов. Кроме того, этим решением Росавиации не передано право и ответственность за авиационное нормотворчество и ведение авиационных международных вопросов, что делает невозможным полноценное выполнение переданных ей функций.

Выход один — необходимо срочно изменить статус Росавиации как агентства и сделать его единым полномочным госорганом, который был бы спо-

собен эффективно решать поставленные выше задачи и нести персональную ответственность за безопасность полетов. Например, это может быть госкомитет с прямым подчинением Правительству РФ. В вопросах же выработки транспортной политики государства главенство оставить за Минтрансом. Такая схема принята в мировой практике.

Чудес в авиации не бывает, чем быстрее мы решим структурную, в общем-то, несложную задачу (необходима только управленческая воля), тем быстрее избежим опасностей, которые таит в себе существующая система государственного регулирования ГА. А пока часы тикают не в пользу безопасности полетов.

Мы неоднократно представляли конкретные профессиональные предложения по исправлению ситуации.

Как представляется, предложения разумные, так как ни один госорган после представленных профессиональных аргументов не возразил. Кажется, удалось убедить, но практическое исполнение идет вяло и неадекватно реальному положению вещей.

Мало того, в настоящее время сложилась «странная» и опасная ситуация. Ространснадзор, в соответствии с постановлением правительства, уже не имеет де-юре полномочий по указанным там функциям, которые переданы Росавиации, а Росавиация еще не создала своих компетентных органов. Отрасль находится в «свободном полете» государственного управленческого вакуума...

А, между тем, уровень безопасности полетов, как показывает анализ Ространснадзора, продолжает снижаться.

Чего ждем? Непонятно.