

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ПРОТОКОЛ**

заседания Общественного совета при Северо-Западном межрегиональном  
территориальном управлении воздушного транспорта  
Федерального агентства воздушного транспорта

Санкт-Петербург

« 05 » июня 2014 г.

№ 02

**Председательствовал:**

председатель Общественного совета при Северо-Западном  
межрегиональном территориальном управлении воздушного транспорта  
Федерального агентства воздушного транспорта

**В работе Общественного совета приняли участие:**

Члены общественного совета:

Басов Анатолий Иванович  
Витик Георгий Геннадьевич  
Власов Петр Павлович  
Король Владимир Васильевич  
Никитин Иван Андреевич  
Тимофеев Валентин Петрович

**ПОВЕСТКА ДНЯ:**

**Состояние работы с летным составом в авиакомпаниях «Россия» «Ю-тейр»  
по обеспечению безопасности полетов, базирующихся в аэропорту «Пулково»**

Докладчик – председатель  
межрегионального  
профсоюзного пилотов  
ОАО «Авиакомпания Россия» **И. А. Никитин**

Как я понял из темы предложенного доклада, мне не ставилась задача делать критические выводы, или пытаться поставить какую-либо оценку состоянию работы с летным составом по обеспечению безопасности полетов в авиакомпаниях, базирующихся в аэропорту «Пулково». Моя задача - проинформировать членов Общественного совета о том, как построено взаимодействие летного состава и органов, занимающихся обеспечением безопасности полетов.

классическая схема взаимодействия летного состава и инспекции по безопасности полетов, через доведение информации по безопасности полетов до летного состава под роспись с использованием папок с информацией и журнала ознакомления, практически исчезла из привычного обихода. Несмотря на это, обычные настенные стенды с информацией по безопасности полетов сохранены и находятся в актуальном состоянии. Имеются также специальные почтовые ящики для добровольных сообщений, но, как мне кажется, такой формат обратной связи, в настоящее время малоэффективен.

Формат прямого общения ЛС с органами, отвечающими за обеспечение безопасности полетов, в виде устных сообщений и докладов, проводимых в рамках общих собраний, проводимых виде разборов, технической учебы, конференций подготовки к ВЛП (ОЗП) в настоящее время тоже малоэффективен в связи с тем, что политика авиакомпании, направленная на увеличение эффективности использования рабочего времени рядового персонала, предусматривает максимальное сокращение мероприятий всех видов, не связанных с выполнением полетов, и с переводом таких мероприятий в электронный формат, о котором я доложу позже. Тем не менее, разборы командно-руководящего состава проводятся регулярно и в полном объеме, что дает органам, занимающимся обеспечением безопасности полетов, возможность доводить устную информацию до ЛС через руководство летных подразделений.

В настоящее время в авиакомпании «Россия» в жизнь продвигаются новые информационные технологии, которые позволяют ЛС получать информацию по БП и подтверждать ее изучение не выходя из дома, или из любой точки мира, в которой есть возможность подключиться к сети «Интернет». А также эта технология обеспечивает эффективную обратную связь между ЛС и органами, занимающимися обеспечением безопасности полетов.

Первое, о чем нужно сказать, что у авиакомпании «Россия» имеется специальный сайт, предназначенный для корпоративного использования. На этом сайте выложена вся информация, обеспечивающая нормальное функционирование предприятия: руководства, приказы, правила, документация, структура предприятия, телефоны руководителей, и, конечно же, информация, представленная органами, занимающимися обеспечением безопасности полетов. На этом сайте есть специальный раздел, так называемый «Журнал замечаний», который позволяет сотрудникам оставлять любые замечания по поводу функционирования авиакомпании. Все замечания сопровождаются дополнительной информацией, позволяющей проследить реакцию руководства на данную запись. Как мне представляется, в настоящее время такой формат

обратной связи является эффективным, так как позволяет реагировать на сообщения сотрудников практически в реальном времени.

Корпоративный сайт обладает одним значительным недостатком. Он предназначен для всеобщего обозрения и не позволяет выдавать индивидуальную информацию, предназначенную для конкретного пользователя. Для решения этой задачи, в авиакомпании используется информационная технология, позволяющая создать для каждого пользователя отдельную страницу в интернете, на которой представлена информация, предназначенная только для данного пользователя: график работы, налет, оперативные планы полетов и, в том числе, документы, предназначенные для изучения данных специалистов. Одним из преимуществ такой технологии в том, что она позволяет дистанционно отслеживать факт прочтения назначенного документа пользователем. В случае, если у сотрудника имеются назначенные, но не изученные к установленной дате документы, то работодатель оповещается автоматически, и имеет возможность своевременно реагировать на факты нарушения трудовой дисциплины.

Напоследок, хочется сказать пару слов о технологии EFB (электронная полетная книга). В настоящее время в авиакомпании закуплены планшетные компьютеры iPad, которые выдаются экипажу на руки на время выполнения рейса вместо обычных бумажных сборников. На этих компьютерах установлены программы: электронная библиотека, Jeppesen и расчет взлетно-посадочных характеристик ВС. Все ВС авиакомпании оборудованы креплением под iPad с зарядным устройством на рабочих местах КВС 2 пилота. В электронной библиотеке, построенной на технологии SharePoint? можно найти документы авиакомпании: руководства, технологии, сертификаты, справочники, рабочие программы, методики и прочие документы без необходимости подключать устройство к интернету.

Выступление участников заседания Общественного совета:

Заместитель председателя  
Общественного совета,  
член рабочей группы по  
развитию региональной авиации  
Санкт-Петербурга и  
Ленинградской области **П. П. Власов**

На настоящее время, к сожалению, нет макета типового Руководства по управлению безопасности полетов для предприятий гражданской авиации Российской Федерации, который был бы нормативно утвержден. Дело в том, что авиакомпания «Россия» имеет достаточные интеллектуальные возможности для самостоятельной разработки методического материала в рамках действующего законодательства. Другое дело другие авиакомпании Северо-Западного региона.

Необходимо не только иметь типовое Руководство, но необходимо обеспечить его регулярную актуализацию, рассылку в предприятия и консультативную поддержку внедрения.

Член Общественного совета,  
заместитель председателя  
Совета ветеранов ОАО

«Авиакомпания «Россия» и

ООО «Воздушные ворота Северной столицы» **В. П. Тимофеев**

К сожалению, в настоящее время утрачена положительная практика разработки нормативных документов по обеспечению безопасности полетов, существующая в Советском союзе: рассылать проекты нормативных документов в авиапредприятия и региональные управления с целью изучения мнений непосредственных исполнителей нормативных документов.

Необходимо усилить контроль со стороны инспекторского состава Северо-Западного управления за соблюдением труда и отдыха летного состава. Имеются случаи в авиакомпаниях с целью погашения задолженности по отпускам применяют такую практику: увольняют летчика с выплатой компенсации за не использованный отпуск, а на следующий день его принимают на работу на ту же должность, но уже с погашенной задолженностью по отпуску. Особенно это характерно для руководящего летного состава авиакомпаний. Такая практика не устраняет накопившуюся усталость летного состава.

Общественный совет отмечает, что существующая система работы с летным составом в авиакомпаниях «Россия» «Ю-тейр» по обеспечению безопасности полетов, базирующихся в аэропорту «Пулково», в целом соответствует российскому законодательству и международным стандартам.

**Заслушав доклад, обсудив выступления, проанализировав предложения участников заседания, Общественный совет рекомендует:**

1. Обратить внимание руководителей авиакомпаний на соблюдение режима труда и отдыха летного состава.
2. Рекомендовать руководителям авиакомпаний при увольнении летного состава прежде предоставлять отпуск с последующим увольнением. Тем самым будет закрыт канал календарного погашения задолженности по отпуску при формальном увольнении.
3. Инспекторскому составу Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации проанализировать работу органов авиакомпаний, занимающихся обеспечением безопасности полетов в связи с введением в действие Руководств по управлению безопасностью полетов. Передовой опыт распространить на все авиакомпании региона.

Председатель  
общественного совета



А. И. Басов

И. о. начальника Северо-Западного  
МТУ ВТ Росавиации



В. М. Хавхатов