

*Межгосударственный авиационный комитет (МАК) предлагает страховым компаниям самостоятельно проводить выборочные проверки летной работы и технического обслуживания авиоперевозчиков перед заключением договора страхования, а также повышать страховую премию для тех, кто не соблюдает правила безопасности полетов. На конференции Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС) представитель МАК описал основные нарушения правил и выстроил для страховщиков схему, которая может использоваться при проведении дополнительных проверок страхуемых партнеров. Пока, впрочем, непонятно, каким образом страховщики смогут продублировать функции контроля над безопасностью полетов, выполнение которых в соответствии с Чикагской конвенцией возложено на государство.*

«У нас огромное количество происшествий по сравнению с объемом налета. Мы фактически исчерпали свои средства по влиянию на улучшение безопасности полетов. Рекомендации, которые мы даем, по большей части не выполняются, причем как на государственном уровне, так и на уровне конкретных предприятий. Мы каждый раз отмечаем, что происшествия происходят по одним и тем же причинам», – заявил в своем докладе, сделанном на конференции РААКС, председатель комиссии по расследованию авиационных происшествий Алексей Морозов. В прошлом году в России произошло 38 авиационных происшествий, из них 22 катастрофы, в которых погибло 139 человек.

По данным IATA, по безопасности полетов в 2010 г. регион СНГ был в два раза лучше Африки, но существенно хуже всего остального мира, почти в три раза хуже мирового уровня. «В 2011 г. ситуация катастрофическая – мы даже Африку обогнали», – добавил Морозов. По мнению представителя МАК, четкое выполнение стандартов безопасности полетов необходимо стимулировать финансовыми инструментами, в том числе увеличением страховой премии для компаний, которые не выполняют необходимых условий.

Дополнительные проверки должны проводиться специальной комиссией по согласованным со страховыми компаниями критериям. Морозов отметил несколько пунктов, на которые следует обращать внимание в ходе таких инспекций. Должны учитываться самые разные аспекты: правила по обеспечению безопасности полетов, данные расшифровки полетной информации, языковая подготовка экипажа и т.д. Учитывать надо не общее состояние показателя безопасности конкретного

авиаперевозчика, а результат именно точечной проверки основных рабочих процессов, считают в МАК.

Алексей Морозов в своем докладе отметил, что у каждого вида происшествий есть стандартный набор причин. Их следует занести в специальную матрицу. Допустим, если в авиакомпании нет человека, ответственного за обеспечение безопасности, обладающего высоким профессиональным уровнем и административной позицией, то компания неизбежно попадет в группу риска. Руководство по управлению безопасностью полетов, которое авиакомпания списала у коллеги или конкурента, говорит о формальном, а следовательно, неудовлетворительном, подходе к соблюдению правил безопасности полетов. Перевозчик попадет в группу риска, если разработанные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) стандарты не адаптированы под особенности авиакомпании. По мнению Морозова, страховые компании вправе требовать обязательных сводок об инцидентах перевозчиков, чтобы выявить наиболее часто нарушающих требования безопасности полетов, в частности авиакомпании, выполняющие посадки в условиях ниже метеорологического минимума.

Также к недостаткам в летной работе, отображенным в матрице МАК, можно отнести недостаточный уровень подготовки экипажа или ошибки в его комплектовании. Особенно важно страховым компаниям обращать внимание на проводимый авиаперевозчиком разбор полетов и доведение информации до всех экипажей, а также на соблюдение системы труда и отдыха экипажей.

Представитель МАК считает, что в зависимости от решения страховщика авиакомпании принимают определенные меры по улучшению безопасности. Соответственно, у страхового рынка есть возможности влияния на участников авиарынка.

**Источник:** [Авиатранспортное обозрение](#) , 19.11.12

**Авторы:** □ **Аттикова Е., Зверева А.**