



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
(РОСТРАНСНАДЗОР)**

**П Р И К А З**

25 февраля 2025 г.

№ 85-55/с

Москва

**Об утверждении Доклада о результатах обобщения правоприменительной практики при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации за 2024 год**

В соответствии с частью 4 статьи 47 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», пунктом 18 постановления Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1064 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации», приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 29.09.2021 № ВБ-853/с «Об организации работы по обобщению правоприменительной практики» **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить прилагаемый Доклад о результатах обобщения правоприменительной практики при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации за 2024 год (далее – Доклад о результатах обобщения правоприменительной практики).

2. Начальнику Управления государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации (В.П. Ковальскому) обеспечить направление Доклада о результатах обобщения правоприменительной практики для размещения на официальном сайте Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» не позднее 3 дней со дня его утверждения.

Руководитель

В.Ф. Басаргин

**Доклад о результатах обобщения правоприменительной практики при  
осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области  
гражданской авиации за 2024 год**

**Раздел 1  
Организация государственного контроля (надзора)  
в области гражданской авиации**

Федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации. Управление осуществляет свою деятельность непосредственно, во взаимодействии со структурными подразделениями центрального аппарата Службы и ее территориальными органами, а также во взаимодействии со структурными подразделениями Минтранса России и другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями. Федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации осуществляется следующими территориальными органами:

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Центральному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ЦФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Западному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по СЗФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Южному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ЮФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Приволжскому федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ПФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Уральскому федеральному округу (МТУ Ространснадзора по УФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Сибирскому федеральному округу (МТУ Ространснадзора по СФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Кавказскому федеральному округу (МТУ Ространснадзора по СКФО);

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Дальневосточному федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ДФО).

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет государственный контроль (надзор) за следующими объектами:

а) деятельность по подготовке и выполнению полетов, эксплуатации гражданских воздушных судов и их допуску к полетам;

б) деятельность по использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов;

в) деятельность по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты;

г) деятельность по осуществлению воздушных перевозок опасных грузов;

д) деятельность по выполнению авиационных работ;

е) деятельность по подготовке членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением;

ж) деятельность по техническому обслуживанию гражданских воздушных судов;

з) деятельность операторов аэродромов, вертодромов и владельцев посадочных площадок, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов;

и) деятельность, связанная с выполнением условий, содержащихся в следующих разрешительных документах:

сертификаты, выданные в соответствии с пунктом 1 статьи 8 и со статьями 36 и 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

документы, выданные в соответствии с пунктом 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

свидетельства, выданные в соответствии с пунктом 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации;

к) гражданские воздушные суда;

- л) объекты инфраструктуры воздушного транспорта;
- м) помещения и оборудование организаций, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, подготовку членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением.

## **Раздел 2**

### **Типовые и массовые нарушения обязательных требований с возможными мероприятиями по их устранению**

#### **1. Типовые и массовые нарушения обязательных требований**

##### **1.1. Деятельность по подготовке и выполнению полетов, эксплуатации гражданских воздушных судов и их допуску к полетам.**

- 1) Эксплуатант осуществляет обучение специалистов авиационного персонала, не имея сертификата авиационного учебного центра.
- 2) Эксплуатант допускает к выполнению должностных обязанностей членов летного и кабинного экипажей, не прошедших в установленные сроки надлежащую подготовку для выполнения возложенных на них обязанностей.
- 3) Неправомерный допуск к полетам лиц, не прошедших необходимую подготовку и не имеющих свидетельств авиационных специалистов.
- 4) Эксплуатант допускает членов экипажей воздушных судов к выполнению своих функций с превышением нормы рабочего времени.
- 5) Несвоевременно проводятся тренажерные подготовки.
- 6) Отсутствие страхования ответственности перед третьими лицами.
- 7) Эксплуатантом несвоевременно выявляются факторы опасности, не производится оценка риска и выработка корректирующих мероприятий, не выявляются отклонения техники пилотирования, в том числе по результатам расшифровок средств объективного контроля.
- 8) Эксплуатантом не принимаются надлежащие меры относительно поступившей информации о факторах риска, содержащихся в добровольных и конфиденциальных сообщениях от сотрудников авиакомпании, информирующих о наличии, форме, степени приемлемости каких-либо факторов риска.

##### **1.2. Деятельность по использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов.**

- 1) Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

2) Полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

3) Недооснащенность районов аэродромов и воздушных линий средствами технического контроля и обеспечения связи, метеорологического обеспечения, низкая помехоустойчивость отдельных элементов радиотехнического обеспечения.

### **1.3. Деятельность по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты.**

1) Перевозчиком не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата в случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира или члена его семьи либо близкого родственника, совместно следующего с ним на воздушном судне, что подтверждается медицинскими документами и уведомлением об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс.

2) Неоказание обязательных услуг, предусмотренных федеральными авиационными правилами.

3) Неполное выполнение требований по созданию безбарьерной среды.

### **1.4. Деятельность по осуществлению воздушных перевозок опасных грузов.**

1) Эксплуатантами, не перевозящими в качестве груза или почты опасные грузы, не обеспечивается прохождение своими сотрудниками подготовки по перевозке опасных грузов в соответствии с выполняемыми ими обязанностями.

### **1.5. Деятельность по выполнению авиационных работ.**

1) Осуществление деятельности, требующей получения сертификата соответствия, без необходимых разрешительных документов.

2) Эксплуатантом не реализуются процедуры, обеспечивающие своевременное ознакомление персонала эксплуатанта с необходимой информацией.

3) Эксплуатантом не обеспечивается функционирование системы управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов.

4) Неправомерный допуск к полетам лиц, не прошедших необходимую подготовку и не имеющих свидетельств авиационных специалистов.

5) Эксплуатантом несвоевременно выявляются факторы опасности, не производится оценка риска и выработка корректирующих мероприятий, не выявляются отклонения техники пилотирования, в том числе по результатам расшифровок средств объективного контроля.

б) Эксплуатантом не принимаются надлежащие меры относительно поступившей информации о факторах риска, содержащихся в добровольных и конфиденциальных сообщениях от сотрудников авиакомпании, информирующих о наличии, форме, степени приемлемости каких-либо факторов риска.

**1.6. Деятельность по подготовке членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением.**

1) Проведение авиационным учебным центром (далее – АУЦ) практических занятий без наличия учебного оборудования, предусмотренного программами подготовки членов летных и кабинных экипажей.

2) Выдача АУЦ документов, подтверждающих прохождение обучения, при проведении подготовки не в полном объеме.

3) Непроведение АУЦ промежуточного контроля при изучении учебного материала для допуска к итоговой аттестации в соответствии с программами подготовки.

4) Проведение подготовок, не включенных в установленном порядке в приложение к сертификату АУЦ.

5) Несвоевременное выполнение технического обслуживания тренажерных устройств имитации полета инженерами АУЦ.

**1.7. Деятельность по техническому обслуживанию гражданских воздушных судов.**

1) Допуск к полёту неисправного воздушного судна (далее – ВС) либо ВС с невыполненным или незавершенным техническим обслуживанием.

2) Несоблюдение требований по проведению проверок (испытаний, проверок либо калибровок) инструмента и оборудования, используемых при выполнении технического обслуживания воздушного судна (далее – ТО ВС).

3) Отсутствие инструмента, оборудования, соответствующего требованиям эксплуатационной документации разработчика ВС.

4) К выполнению работ по ТО ВС допускается инженерно-технический персонал, не имеющий практического опыта (не прошедший практическую стажировку) по техническому обслуживанию эксплуатируемых ВС или не имеющий за предшествующие 24 месяца не менее шести месяцев опыта по осмотру, техническому обслуживанию, технической эксплуатации или ремонту ВС.

5) Руководство по деятельности не соответствует требованиям действующего законодательства.

6) Не выполняются требования Руководства по деятельности и РОТО.

7) К выполнению работ по ТО ВС допускается инженерно-технический персонал с истекшим сроком прохождения периодической подготовки (КПК).

8) Нарушения технологий выполнения технического обслуживания, установленных эксплуатационными документами.

9) Программы подготовки, обеспечивающие реализацию требований, установленных федеральными авиационными правилами, к периодической подготовке и контролю знаний и навыков лиц из числа специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, не утверждены уполномоченным органом и не актуализированы в связи с изменением воздушного законодательства Российской Федерации.

### **1.8. Деятельность операторов аэродромов, вертодромов и владельцев посадочных площадок, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов.**

1) Наличие на поверхности искусственного покрытия ВПП: продуктов разрушения покрытия; выбоин и раковин с наименьшим размером в плане более 50 мм и глубиной 25 мм, не залитых мастикой; трещин шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм, не залитых мастикой; оголенных стержней арматуры; наплывов мастики высотой более 15 мм; волнообразований, образующих просвет под трехметровой рейкой более 25 мм; участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 25 мм; уступов высотой более 25 мм между кромками соседних плит и кромками трещин; сколов кромок плит и трещин шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм, не залитых мастикой.

2) Наличие на поверхности искусственных покрытий РД, перрона, укрепленных участков ЛП, примыкающих к торцам ИВПП: продуктов разрушения покрытия; выбоин и раковин с наименьшим размером более 50 мм и глубиной 25 мм, не залитых мастикой; участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 30 мм; оголенных стержней арматуры; уступов высотой более 30 мм между кромками соседних плит и кромками трещин; наплывов мастики высотой более 15 мм; волнообразований, образующих просвет под трехметровой рейкой более 30 мм по пути движения опор ВС; участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 30 мм.

3) Наличие на укрепленных обочинах ИВПП и РД посторонних предметов или продуктов разрушения покрытия, оголенных стержней арматуры, уступов поверхности высотой более 50 мм.

4) Отсутствие аэронавигационных паспортов посадочных площадок.

5) Содержание недостоверной информации в аэронавигационных паспортах аэродромов и посадочных площадок.

6) Возвышение над поверхностью земли кабельных колодцев, бетонных оснований опорных конструкций светосигнального оборудования на спланированной части летной полосы.

7) Необновление маркировки ИВПП, РД, перрона.

8) Несоответствие нанесенной маркировки ИВПП, РД, перрона требованиям федеральных авиационных правил.

9) Расположение не на одном уровне грунтовой поверхности спланированной части ЛП в местах сопряжения с искусственными покрытиями элементов аэродрома (ИВПП, РД, обочинами).

10) Недостаточность искусственного освещения мест стоянок на перронах в аэропортах (не менее 20 лк).

11) Необеспечение на посадочных площадках необходимой контрастности между сочетанием цветов ветроуказателя и окружающей местностью.

12) Несоответствие маркировки посадочных площадок с искусственным покрытием требованиям федеральных авиационных правил.

13) Неосуществление оператором аэродрома мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов, направленных на сведение к минимуму вероятности столкновений ВС с птицами и другими объектами животного мира.

14) Отсутствие учета всех случаев столкновений воздушных судов с птицами независимо от их последствий.

15) Необорудование спецмашин, выезжающих на летную полосу и рулежные дорожки, габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

16) Наличие на поверхности искусственного покрытия ВПП вертодрома: снега толщиной более 100 мм; слякоти толщиной более 12 мм; воды толщиной более 10 мм.

#### **1.9. Деятельность, связанная с выполнением условий, содержащихся в следующих разрешительных документах:**

- сертификаты, выданные в соответствии с пунктом 1 статьи 8 (за исключением сертификатов, выданных юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление авиационной техники) и со статьями 36 и 37 Воздушного кодекса Российской Федерации;

- документы, выданные в соответствии с пунктом 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации;

- свидетельства, выданные в соответствии с пунктом 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации.

1) Разработка и утверждение бюллетеней по изменению типовой конструкции авиационной техники без одобрения изменений типовой конструкции авиационной техники.

2) Непрохождение аттестации в установленные сроки и порядке, предусмотренном внутренней нормативной документацией, сотрудниками, задействованными в разработке или производстве авиационной техники.

3) Осуществление технического обслуживания компонентов без наличия сертификата соответствия.

4) Не внедрена или ведется с нарушениями процедура по ведению дела изделия.

5) Разработанная эксплуатационная документация не содержит полного объема информации, необходимой для выполнения заявленных технологических операций по ТО компонентов.



6) Документы о политике предприятия и системе управления безопасностью полетов не доводятся до соответствующего персонала предприятия.

7) Не осуществляется контроль сторонних организаций, осуществляющих изготовление и поставку частей изделия, испытания изделия, различные услуги по выполнению отдельных технологических процессов и/или операций технологического процесса, поддержание летной годности и сопровождение изделия в эксплуатации.

8) Отсутствие реестра поставщиков материалов, комплектующих изделий, частей, деталей и агрегатов, а также услуг, необходимых для производства изделий, изменений изделий, а также методики их оценки и входного контроля поставляемых материалов с подтверждением марок материалов, комплектующих изделий, частей, деталей и агрегатов.

9) Не обеспечивается и не поддерживается уровень квалификации персонала для выполнения возложенных на него функций (обучение, аттестация и т.д.).

10) Не проводится/проводится не в полном объеме корректирующие действия по результатам проведенных внутренних аудитов.

11) Не проводятся в полном объеме испытания по определению соответствия изделий и их составных частей утвержденной конструкторской документации.

12) Отсутствует система подготовки и повышения квалификации кадров.

13) Не ведется учет и анализ данных об отказах, неисправностях, дефектах и авиационных событиях, связанных с производственными недостатками, с необеспечением организации исследования отказавших изделий, разработки и внедрения корректирующих мероприятий.

14) Отсутствие данных об отказах, неисправностях, дефектах и авиационных событиях от эксплуатантов ВС, отсутствие внедрения корректирующих мероприятий.

15) Отсутствуют требования к поставляемым материалам, комплектующим изделиям, частям, деталям и агрегатам, а также выполняемым соисполнителями работам в целях обеспечения соответствия типовой конструкции изделия требованиям к летной годности.

16) Отсутствуют квалифицированные сотрудники, ответственные за функционирование системы управления безопасностью полетов.

17) Не проводится подготовка персонала в области системы управления безопасностью полетов.

18) Не осуществляется обмен информацией о безопасности полетов.

19) Персонал допускается до работы без проведенной аттестации.

20) Изготовление АТ, не соответствующей одобрителю документу.

#### **1.10. Гражданские воздушные суда.**

1) Перед вылетом ВС не дается оценка возможности продолжения эксплуатации с дефектами согласно документации разработчика ВС.

2) К типовым нарушениям относятся:

- провисание замков капотов;

- отсутствие пружины на замке сетки багажного грузового отсека;
- повреждение аэродинамического резинового уплотнителя;
- царапины на передней кромке воздухозаборника двигателя;
- недопустимый порез авиационного колеса;
- износ авиационного колеса;
- следы течи гидрожидкости на плоскости крыла;
- следы течи гидрожидкости гидроцилиндра системы уборки/выпуска шасси;
- повреждение лакокрасочного покрытия;
- ослабление или отсутствие крепежного винта;
- частично не читаемые надписи/трафареты на обшивке фюзеляжа и капотах двигателей.

### **1.11. Объекты инфраструктуры воздушного транспорта.**

1) Наиболее часто встречающиеся случаи нарушений обязательных требований, касающихся объектов инфраструктуры воздушного транспорта, указаны в разделах 1.2, 1.3, 1.8.

**1.12. Помещения и оборудование организаций, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, подготовку членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением.**

1) Выполнение технического обслуживания тренажеров проводится несвоевременно и не в полном объеме.

2) Отсутствие в формулярах тренажеров информации о действующих ресурсах и сроках службы тренажеров (об их продлении).

3) Не поверены КПА, применяемые для проведения технического обслуживания тренажеров.

4) Отсутствуют формуляры (паспорта) на КПА.

5) Не обеспечивается раздельное хранение исправных компонентов, оборудования, инструмента и материалов от неисправных компонентов, оборудования, инструмента и некондиционных материалов.

6) Не определено место для хранения неуполномоченных средств измерений.

7) На участке поверки и (или) калибровки средств измерения не предусмотрены процедуры и соответствующие возможности для избегания ухудшения характеристик, потери или повреждений объектов поверки и калибровки во время их обращения и подготовки.

8) На производственных площадях, предназначенных для хранения компонентов ВС, материалов, КПА и инструментов, не поддерживается необходимый микроклимат.

### **1.13. Деятельность по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению.**

1) Необеспечение оператором аэродрома соответствия нормативным требованиям количества сотрудников личного состава смен служб ПАСОП для соблюдения установленной категории по УТПЗ.

2) Несвоевременное прохождение обучения и аттестации либо отсутствие профессиональной подготовки в качестве спасателя сотрудников служб ПАСОП.

3) Несоблюдение оператором аэродрома требования об укомплектованности личного состава спасателями, не менее 75 процентов которых аттестованы на право ведения тех видов аварийно-спасательных работ, на выполнение которых аттестуется аварийно-спасательная служба (формирование).

4) Необеспечение оператором аэродрома условий (в соответствии с нормами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций), обеспечивающих размещение аварийно-спасательных средств и проведение мероприятий по профессиональному обучению спасателей к выполнению заявленных видов аварийно-спасательных работ в соответствии с технологией их ведения, а для профессиональной аварийно-спасательной службы (формирования), кроме этого, - условий, обеспечивающих несение дежурства спасателями службы ПАСОП.

5) Необеспечение оператором аэродрома постоянной готовности к оперативному реагированию на чрезвычайные ситуации и проведению работ по их ликвидации.

6) Необеспечение оператором аэродрома требований к оснащению аэродромных пожарных автомобилей в соответствии с таблицей 5 приложения 3 ФАП-517.

7) Необеспечение оператором аэродрома выполнения своевременного ремонта и технического обслуживания аэродромных пожарных автомобилей.

8) Необеспечение оператором аэродрома аварийно-спасательного формирования (СПАСОП), а также аварийно-спасательных расчетов и расчетов для выполнения неотложных работ основными и резервными каналами связи.

9) Несоблюдение оператором аэродрома требований по организации наблюдения за взлетом и посадкой с обеспечением наблюдателя средствами визуального наблюдения, прямой связью с руководителем полетов и диспетчером пожарной связи, а также средствами подачи сигнала тревоги для дежурной смены СПАСОП.

10) Несоответствие требованиям федеральных авиационных правил плана действий на случай аварийной ситуации на аэродроме и в районе аэродрома (аварийного плана), отсутствие согласования аварийного плана с дополнительными силами и средствами, привлекаемыми для ликвидации чрезвычайной ситуации.

11) Нарушение требований федерального законодательства в области пожарной безопасности на воздушном транспорте.

12) Несоблюдение оператором аэродрома требований по подготовке и аттестации должностных лиц, выполняющих обязанности по руководству ликвидацией чрезвычайных ситуаций и руководству тушением пожаров.

13) Несоблюдение оператором аэродрома требований по оснащению расчетов для выполнения неотложных работ, их своевременной подготовке.

14) Несоблюдение оператором аэродрома требований по проведению учений и тренировок аварийно-спасательного формирования.

15) Несоблюдение оператором аэродрома требований по оснащению учебного полигона учебным воздушным судном для отработки действий расчетов служб ПАСОП по тушению и ликвидации пожаров на различных элементах воздушного судна, в том числе в условиях задымленности в непригодной для дыхания среде с использованием средств индивидуальной защиты органов дыхания (СИЗОД).

16) Несоблюдение оператором аэродрома требований по аттестации службы ПАСОП на право ведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров.

17) Несоблюдение оператором аэродрома требований по получению лицензии на осуществление деятельности по тушению пожаров в населенных пунктах, на производственных объектах и объектах инфраструктуры.

## **2. Предложения по устранению и профилактике нарушений обязательных требований**

Обязательные требования будут исполняться при условии функционирования «управленческой системы» (организовать, управлять, контролировать, нести ответственность), которая должна включать:

1. Описание технологических процессов (инструкции по порядку действий).

2. Программу подготовки персонала (по принципу: должен знать, понимать, исполнять, осознавать меру ответственности).

3. Определенный функционал, полномочия и ответственность персонала и должностных лиц.

4. Формы и методы контроля со стороны руководства, оценку полноты и качества исполнения ответственными должностными лицами своих служебных обязанностей.

В соответствии со статьей 51 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» контролируемые лица могут проводить самостоятельную оценку соблюдения обязательных требований (самообследование) в целях добровольного определения уровня соблюдения ими обязательных требований.

Контролируемые лица, получившие высокую оценку соблюдения ими обязательных требований, по итогам самообследования вправе принять декларацию соблюдения обязательных требований.

Срок действия декларации соблюдения обязательных требований составляет 1 год со дня регистрации Федеральной службой по надзору в сфере транспорта указанной декларации.

В случае если декларация соблюдения обязательных требований аннулирована решением, принятым по результатам контрольного (надзорного) мероприятия, контролируемое лицо может вновь принять декларацию соблюдения обязательных требований по результатам самообследования по истечении 1 года со дня аннулирования указанной декларации.

В части разъяснения вопросов, связанных с организацией и осуществлением федерального государственного авиационного надзора, а также разъяснения прав и обязанностей контролируемых лиц Госавианадзором проводится консультирование контролируемых лиц и их представителей по телефону, посредством видео-конференц-связи, на личном приеме либо в ходе проведения профилактических визитов, а также контрольных (надзорных) мероприятий.

### **3. Рекомендации по принятию контролируруемыми лицами конкретных мер для обеспечения соблюдения обязательных требований**

При осуществлении Федеральной службой по надзору в сфере транспорта контрольной (надзорной) деятельности наиболее часто встречаются нарушения обязательных требований к подготовке и выполнению полетов, эксплуатации гражданских воздушных судов и их допуску к полетам, а также требований к использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов.

Наиболее действенными мерами, направленными на принятие контролируруемыми лицами мер для соблюдения обязательных требований, является самообследование, проводимое в соответствии со статьей 51 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». Контролируемые лица могут проводить самостоятельную оценку соблюдения обязательных требований (самообследование) в целях добровольного определения уровня соблюдения ими обязательных требований и принимать меры к устранению выявленных недостатков.

С целью повышения эффективности государственного надзора в области гражданской авиации за счет внедрения инновационных форм и методов осуществления деятельности по профилактике нарушений обязательных требований и повышения уровня правовой грамотности подконтрольных субъектов, мотивации подконтрольных субъектов к добросовестному поведению, повышения уровня доверия подконтрольных субъектов к Федеральной службе по надзору в сфере транспорта Госавианадзором проводится консультирование по следующим вопросам:

- а) организации и осуществления федерального государственного контроля (надзора);
- б) осуществления контрольных (надзорных) мероприятий;

в) соблюдения обязательных требований;  
г) изложенным в проверочных листах;  
д) проведенных контрольных (надзорных) и проводимых профилактических мероприятий.

Способы проведения мероприятий:

а) при личном обращении – посредством телефонной связи, электронной почты, видео-конференц-связи;

б) при получении письменного запроса – посредством ответа в письменном виде в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о рассмотрении обращений граждан;

в) в ходе проведения профилактического мероприятия, контрольного (надзорного) мероприятия.

Консультирование проводится по мере поступления запросов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, граждан, а также при проведении профилактических или контрольных (надзорных) мероприятий.

На официальном сайте Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в разделе «Деятельность» размещены проверочные листы (списки контрольных вопросов, ответы на которые свидетельствуют о соблюдении или несоблюдении контролируемым лицом обязательных требований), применяемые Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации, планы проведения плановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

На главной странице размещен «Зеркальный реестр проверок», который дает возможность оставить обратную связь: похвалить или пожаловаться на действия контрольных (надзорных) органов.

Указанные ресурсы предоставляют возможность подготовиться к проверкам, а после проверки оставить обратную связь.

На инициативной основе в разделе «Госавианадзор» запущен сервис сбора добровольных анонимных сообщений с задачей упростить передачу информации от профессионального сообщества в государственный орган, влияющей на безопасность полетов, обеспечить безопасность пассажирских перевозок воздушным транспортом, снизить количество нарушений требований по безопасности полетов воздушных судов, улучшить условия труда сотрудников авиапредприятий, защитить их права.

#### **4. Контрольная (надзорная) деятельность в области гражданской авиации**

В своей деятельности Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации руководствуется проактивным подходом, направленным в первую очередь на недопущение авиационных происшествий.

С этой целью Госавианадзор на постоянной основе осуществляет анализ состояния безопасности полетов гражданской авиации, обеспечивает взаимодействие с Федеральным агентством воздушного транспорта, проводит мониторинг информационных ресурсов органов государственной власти, средств массовой информации, открытых источников в сети «Интернет».

Во исполнение поручений, данных Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, Ространснадзором внедрены меры совершенствования государственных контрольных (надзорных) процедур, учитывающих рекомендательную практику ИКАО по созданию условий должного уровня деятельности и надзора таких процессов с обеспечением условий возможной поддержки и повышения эффективности деятельности.

Основное направление деятельности Госавианадзора – применение риск-ориентированного подхода, заключающегося в предотвращении возникающих рисков, которые могут привести к негативным последствиям.

В 2024 году Госавианадзором практически исключена практика проведения плановых проверок. На 2024 год запланирована и проведена 1 плановая проверка.

Снижение плановых и внеплановых КНМ произошло в связи продлением моратория на проведение проверочных мероприятий, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля» (далее – Постановление № 336). В соответствии с требованиями Постановления № 336 плановые контрольные (надзорные) мероприятия проводились в отношении объектов контроля, отнесённых к высокой и чрезвычайно высокой категории риска, внеплановые – при причинении вреда либо при наличии непосредственной угрозы его причинения.

В рамках проактивного подхода осуществляется переход от внеплановых проверок, инициированных в связи с угрозой причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, к внеплановым контрольным (надзорным) мероприятиям на основании «срабатывания» индикатора риска.

Принцип данного подхода заключается в возможности проведения проверки авиапредприятия только при срабатывании индикатора риска. В существующий перечень индикаторов риска в 2024 году внесены дополнения и изменения.

В 2024 году проведено 123 внеплановых контрольных (надзорных) мероприятия (из них на основании индикаторов риска – 52) с взаимодействием с контролируемым лицом (на 39% меньше чем в 2023 году (202), а также 5254 контрольных (надзорных) мероприятия без взаимодействия с контролируемым лицом (больше на 79% чем 2023 году (2940)).

При общем снижении количества проведенных проверок возросла доля выявленных нарушений на одно контрольное (надзорное) мероприятие (среднее количество нарушений на одно контрольное (надзорное) мероприятия в 2024 году – 12,5, в 2023 году – 8,3, в 2022 году – 6,9).

Инспекторским составом Ространснадзора с начала 2024 года в связи с выявленными нарушениями воздушного законодательства введено 1 486 ограничений.

За 2024 год привлечено к административной ответственности 1 404 лица (увеличение на 2% в сравнении с аналогичным периодом 2023 года (1 373)).

Общая сумма наложенных штрафов по вынесенным постановлениям (прямого действия и судебные) – 21 408,5 тыс. рублей.

Сумма взысканных (уплаченных) штрафов – 11 780,25 тыс. рублей. Выпадающие доходы по административным штрафам, уплаченные в соответствии со ст. 32.2 КоАП РФ за 2024 год – 8 949 тыс. рублей.

Проведенный анализ применения статей КоАП РФ показывает, что наиболее часто фиксируются нарушения правил использования воздушного пространства (ст. 11.4 КоАП РФ) – 42%, нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (ст. 11.5 КоАП РФ) – 30%, а также нарушение правил поведения граждан на воздушном транспорте (ч. 6 ст.11.17 КоАП РФ) – 14% от общего количества рассмотренных дел.

Проведенный анализ состояния законности в сфере пресечения нарушений правил использования воздушного пространства свидетельствует, что наиболее распространенными нарушениями являются нарушения правил использования воздушного пространства пользователями беспилотных воздушных судов (далее – БВС), связанные с отсутствием уведомления органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности, с использованием воздушного пространства в отсутствие плана полета и соответствующего разрешения.

Госавианадзором применяется комплекс профилактических мер, предусмотренный Федеральным законом от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», в части осуществления контрольных (надзорных) мероприятий без взаимодействия с контролируемым лицом и проведения профилактических мероприятий (информирование, обобщение правоприменительной практики, объявление предостережения, консультирование, самообследование, профилактический визит), а также специальные режимы государственного контроля (мониторинг и постоянный рейд).

Профилактика рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям в области гражданской авиации:

- объявлено предостережений – 1626;
- консультирование – 9535;
- самообследований – 3;
- профилактических визитов – 518.

Доля профилактических мероприятий относительно плановых и внеплановых проверок составляет 98%.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта продолжает поступательное совершенствование контрольной (надзорной) деятельности



в области гражданской авиации с одновременным снижением административной нагрузки на коммерческие предприятия.

В рамках данного направления Минтранс России поддержана инициатива Ространснадзора о принятии ряда немаловажных изменений (Федеральный закон от 08.08.2024 № 289-ФЗ) статьи 28 Воздушного кодекса Российской Федерации, определяющей порядок осуществления государственного контроля (надзора) за деятельностью в гражданской авиации.

С 01 сентября 2024 года полномочия Ространснадзора дополнены осуществлением обязательного мониторинга, под которым понимается метод дистанционного анализа важнейших с точки зрения безопасности составляющих деятельности авиапредприятий: своевременное прохождение видов подготовок авиационных специалистов, надлежащее проведение технического обслуживания воздушных судов, выполнение директив летной годности, соблюдение режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей, динамика техники пилотирования, функционирование системы управления безопасностью полетов.

Применение инспекторами данного метода позволит усовершенствовать работу по заблаговременному выявлению рисков возникновения негативных авиационных событий с одновременным сокращением количества проверок. Таким образом, снижая давление на бизнес-сообщество и выстраивая партнерские, доверительные отношения между Службой и коммерческими организациями гражданской авиации, Ространснадзор обеспечит своевременное пресечение факторов опасности и, как следствие, повышение уровня безопасности полетов.

Также полномочия Ространснадзора дополнены выдачей предписаний по результатам постоянных рейдов в случае выявления нарушений обязательных требований. Принятие данного изменения позволит реагировать на факты несоответствий положениям воздушного законодательства, которые выявлены не только в ходе проверок, но и в рамках постоянных рейдов.

### **Раздел 3**

#### **Анализ случаев причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, выявление источников и факторов риска причинения вреда (ущерба)**

За 2024 год с воздушными судами гражданской авиации Российской Федерации произошло 40 авиационных происшествий (18 катастроф – погибло 64 человека, 22 аварии (включая 2 БВС) – травмировано 57 человек).

За аналогичный период 2023 года с воздушными судами гражданской авиации Российской Федерации произошло 21 авиационное происшествие (11 катастроф – погибло 20 человек, 10 аварий – травмировано 35 человек).

За 2024 год в соотношении с предыдущими годами относительные показатели безопасности полётов свидетельствуют о повышении количества погибших на 1 миллион перевезенных пассажиров: в 2024 году (0,57); в 2023 году (0,19); в 2022 году (0,25).

Отмечается повышение числа катастроф на 1 миллион перевезенных пассажиров: в 2024 году (0,16); в 2023 году (0,10); в 2022 году (0,14), повышение числа аварий на 1 миллион перевезенных пассажиров: в 2024 году (0,20); в 2023 году (0,09); в 2022 году (0,21).

Увеличилось число травмированных на 1 миллион перевезенных пассажиров: в 2024 году (0,51); в 2023 году (0,33); в 2022 году (0,56).

По данным Межгосударственного авиационного комитета значительная часть происшествий с гибелью граждан связана с так называемым «человеческим фактором». В связи с этим в ходе контрольных (надзорных) мероприятий особое внимание уделяется аспектам надлежащей подготовки авиационного персонала.

Выявляются многочисленные факты ненадлежащего проведения подготовки, отступления от программ подготовки, неправомерного допуска авиационного персонала, нарушения режима рабочего времени и времени отдыха.

Госавианадзором проводится регулярный анализ состояния безопасности полетов, принимаются меры, направленные на бесперебойную работу воздушного транспорта, в том числе путем проведения контрольных (надзорных) и профилактических мероприятий, анализа внедрения рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий.

Причинами допускаемых нарушений являются: игнорирование требований воздушного законодательства; ненадлежащее функционирование системы менеджмента качества, системы управления безопасностью полётов; отсутствие у отдельных сотрудников авиапредприятий культуры безопасности полетов; ненадлежащее исполнение должностными лицами организаций гражданской авиации своих обязанностей и отсутствие действенного контроля со стороны руководства за действиями подчиненных; пренебрежительное отношение к исполнению обязанностей по обеспечению использования воздушного пространства Российской Федерации.

#### **Раздел 4.**

#### **Актуализация обязательных требований**

В соответствии с частью 3 статьи 10 Федерального закона от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» и пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 06.02.2021 № 128 «Об утверждении Правил формирования, ведения и актуализации реестра обязательных требований» Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет работу по формированию, ведению и актуализации реестра обязательных требований.

На сайте Ространснадзора размещен Перечень нормативных правовых актов (их отдельных положений), содержащих обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), привлечения к административной ответственности.

Предложения, связанные с Перечнем нормативных правовых актов (их отдельных положений), содержащих обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации, можно направить через электронную форму приема обращений.