



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

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

## **П Р И К А З**

*27 февраля 2023 г.*

Москва

№ *К55-49/гк*

### **Об утверждении Доклада о результатах обобщения правоприменительной практики при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации за 2022 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-853фс «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 2022 год (далее - Доклад о результатах обобщения правоприменительной практики).

2. Начальнику Управления государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации (В.П. Ковальский) обеспечить размещение Доклада о результатах обобщения правоприменительной практики на официальном сайте Ространснадзора в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» не позднее 3 дней со дня его утверждения.

Врио руководителя

В.Б. Гулин

**Доклад о результатах обобщения правоприменительной практики при  
осуществлении федерального государственного контроля (надзора)  
в области гражданской авиации за 2022 год**

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:

- Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ ЦФО Ространснадзора);

- Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора);

- Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Южному федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (УГАН НОТБ ЮФО Ространснадзора);

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

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

- Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Сибирскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (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).

Предметом федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации является:

а) соблюдение организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами при осуществлении деятельности в области гражданской авиации:

требований к подготовке и выполнению полетов, эксплуатации гражданских воздушных судов и их допуску к полетам;

требований к использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов;

требований к воздушным перевозкам пассажиров, багажа, грузов и почты;

требований к воздушным перевозкам опасных грузов;

требований к обязательному страхованию ответственности, предусмотренному воздушным законодательством Российской Федерации;

требований к выполнению авиационных работ;

обязательных требований к содержанию программ подготовки авиационного персонала гражданской авиации;

порядка подготовки членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением;

требований в отношении документации гражданского воздушного судна, наличие которой на борту гражданского воздушного судна установлено воздушным законодательством Российской Федерации;

требований, установленных пунктом 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации, за исключением документов, выданных юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники;

обязательных требований пожарной безопасности;

требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг;

б) соблюдение организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами при осуществлении деятельности в области гражданской авиации 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;

в) соблюдение организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами при осуществлении деятельности в области гражданской авиации требований документов, исполнение которых является необходимым в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, в том числе:

программ подготовки, предусмотренных пунктом 4 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации;

документации гражданского воздушного судна, утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна, предусмотренной пунктом 1 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации.

**1. Выявленные типичные нарушения обязательных требований, причины, факторы и условия, способствующие возникновению указанных нарушений следующими объектами:**

**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 членов летного и кабинного экипажа к выполнению должностных обязанностей, 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) Эксплуатант не предоставляет дни отдыха летному составу перед прохождением врачебно-летной экспертной комиссии (далее - ВЛЭК).

6) Эксплуатант не проводит медицинский осмотр авиационного персонала после авиационного инцидента.

7) Программа подготовки специалистов авиационного персонала эксплуатанта не соответствует требованиям пункта 6 Федеральных авиационных правил «Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации» утвержденных приказом Минтранса России от 02.10.2017 № 399 (далее ФАП-399).

8) Несвоевременно проводятся квалификационные проверки командира воздушного судна (далее – КВС) и второго пилота, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие воздушные суда.

9) Несвоевременно проводятся тренировки на летном тренажере членов летного экипажа, эксплуатирующих легкие воздушные суда.

10) Несвоевременное страхование ответственности перед третьими лицами владельца легкого и сверхлегкого воздушного судна.

11) Выполнение полетов без страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами на легких и сверхлегких воздушных судах.

12) Выполнение полетов с недействительными медицинскими заключениями (справки ВЛЭК) пилотами, эксплуатирующими легкие и сверхлегкие воздушные суда.

13) Нарушение членами летного экипажа стандартных операционных процедур.

14) Отсутствие в личных делах при квалификационной проверке данных результатов обработки полётной информации.

15) Эксплуатантом не своевременно 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.

16) 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) Строительство зданий, строений и сооружений с превышением допустимой высотности в проекциях границ воздушных подходов, с затенением радиосигналов служб организации воздушного движения и с попаданием в зоны опасного шумового, или эмиссионного воздействия, в строительстве опасных промышленных объектов без оценки рисков и угроз для безопасности полетов воздушных судов, в осуществлении деятельности привлечению и массовому скоплению птиц.

4) 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 следующих с ним на воздушном судне, что подтверждается медицинскими документами и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными

авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс.

2) Перевозчик не уведомляет лицо, предъявившее претензию в течение тридцати дней со дня поступления претензии.

3) В терминалах аэропортов отсутствует дублирование надписей, знаков и иной текстовой и графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля.

4) В терминалах аэропортов краевые ступени лестничных маршей не выделены цветом или фактурой, не установлены предупредительные тактильные полосы.

5) Не в полном объеме представляется информирование об оказываемых пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на территории аэропорта услугах и порядке их оказания на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (<http://airkem.ru>).

6) При входе в здание аэропорта отсутствует (либо находится в не исправном состоянии) кнопка вызова персонала для оказания помощи маломобильным пассажирам.

7) При входе и выходе из здания аэропорта, а также в здании аэропорта участки пола на коммуникационных путях движения не имеют предупреждающих тактильных напольных указателей.

8) При входе в здание терминала аэропорта отсутствует информация о местах расположения кресел-колясок для перемещения пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта.

9) Отсутствует место/площадка для выгула собак – поводырей.

10) Отсутствует специальное подъемное устройство, обеспечивающее посадку на воздушное судно и высадку из него не способного передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

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

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

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

1) При составлении графиков работы членов экипажей, несущих дежурство в целях оказания медицинской помощи, не соблюдается режим рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов.

2) Эксплуатантом не выполняются инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

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

4) Эксплуатант допускает членов летного и кабинного экипажа



к выполнению должностных обязанностей, не прошедших в установленные сроки надлежащую подготовку для выполнения возложенных на них обязанностей.

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

6) Программа подготовки специалистов авиационного персонала эксплуатанта не соответствует требованиям пункта 6 ФАП-399.

7) Эксплуатантом не своевременно 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.

#### **1.6. 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 прохождения обучения при проведении подготовки в неполном объеме.

3) Документы, подтверждающие прохождения обучения по программам подготовки АУЦ, не включают записи о номере и дате выдачи сертификата АУЦ, дате выдачи документа, подтверждающего прохождение обучения (подготовки), фамилии, имени, отчестве (при наличии) и подписи лица, оформившего документ, подтверждающий прохождение обучения.

4) Не проведение АУЦ промежуточного контроля при изучении учебного материала для допуска к итоговой аттестации в соответствии с программами подготовки.

5) Программа подготовки специалистов авиационного персонала эксплуатанта не соответствует требованиям пункта 4 ФАП-399.

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

1) Допуск к полёту неисправного воздушного судна (далее - ВС), либо с не выполненным, либо не завершенным техническим обслуживанием.

2) Не соблюдение 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, либо 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 Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 285 (далее – ФАП - 285).

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 взлётно-посадочной полосы (далее – ВПП):

- продуктов разрушения покрытия;
- выбоин и раковин с наименьшим размером в плане более 50 мм и глубиной 25 мм не залитые мастикой;
- трещин шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм не залитых мастикой.

2) Наличие на поверхности искусственных покрытий перрона:

- продуктов разрушения покрытия;
- выбоин и раковин с наименьшим размером более 50 мм;
- участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 30 мм.

3) Не осуществляется вырубка зарослей кустарника в пределах территории аэродрома вдоль ИВП.

4) Отсутствие Аэронавигационных паспортов посадочных площадок.

5) Содержание недостоверной информации в Аэронавигационных паспортах посадочных площадок.

6) Бетонные основания опорных конструкций кабельных колодцев ССО на спланированной части летной полосы выступает над поверхностью земли.



7) Основания опорных конструкций аэродромных знаков выступают над поверхностью земли, что является нарушением требований ФАП-262.

8) В аэродромных службах аэропортов отсутствуют средства для получения данных о расположении и высоте препятствий, которые могут представлять опасность для выполнения полетов.

9) Не обновлена маркировка осевой линии ИВПП на участках зоны фиксированного приземления.

10) Нанесенная маркировка края РД, отделяющая несущее покрытие от не несущего, не соответствует требованиям ФАП-262.

11) Грунтовая поверхность спланированной части МРД в местах сопряжения с искусственным покрытием располагается не на одном уровне (имеется уступ), что является нарушением требований ФАП-262.

12) У операторов аэродромов отсутствуют сертификаты на работающий в аэропорту спецтранспорт и средства механизации.

13) В аэропортах искусственное освещение мест стоянок на перронах не обеспечивает средний уровень освещенности (не менее 20лк), что является нарушением требований ФАП-262.

14) На посадочных площадках не произведен замер уровня горизонтальной освещенности в зоне приземления и отрыва (не менее 10 лк).

15) Отсутствует доказательная документация о несущей способности покрытия посадочной площадки согласно требованиям федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденных приказом Минтранса России от 4 марта 2011 г. № 69 (далее - ФАП – 69).

16) На посадочных площадках сочетания цветов ветроуказателя не обеспечивает необходимую контрастность с окружающей местностью.

17) Маркировка посадочных площадок с искусственным покрытием не соответствует требованиям ФАП-69.

18) Отсутствует журнал технического обслуживания системы светосигнального оборудования (ССО).

19) Отсутствуют паспорта на стационарные заземляющие устройства на посадочных площадках.

### **1.9. 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.

1) Разработчиком разрабатываются и утверждаются бюллетени по изменению типовой конструкции авиационной техники в нарушение требований федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденных приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184 (далее - ФАП-21), без одобрения изменений типовой конструкции авиационной техники.

- 2) Сотрудники, задействованные в разработке или производстве авиационной техники, не проходят аттестацию в установленные сроки и порядке, предусмотренном внутренней нормативной документацией.
- 3) Изготовитель авиационной техники осуществляет техническое обслуживание компонентов без наличия сертификата соответствия.
- 4) Руководство по качеству разработчика в части касающейся маркировки не соответствует требованиям раздела «Q» ФАП-21.
- 5) В организации изготовителя АТ не внедрена или ведется с нарушениями процедура по ведению дела изделия.
- 6) Разработанная эксплуатационная документация не представляет полный объем информации, необходимый для выполнения заявленных технологических операций по ТО компонентов.
- 7) Изготовитель не доводит до соответствующего персонала предприятия документы о политике предприятия и системы управления безопасностью полетов.
- 8) Изготовитель не осуществляет 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 сопровождения изделия в эксплуатации.
- 9) У изготовителя отсутствует реестр поставщиков материалов, комплектующих изделий, частей, деталей и агрегатов, а также услуг, необходимых для производства изделий, изменений изделий, а также методика их оценки и входной контроль поставляемых материалов с подтверждением марок материалов, комплектующих изделий, частей, деталей и агрегатов.
- 10) Изготовитель не обеспечивает и не поддерживает уровень квалификации персонала для выполнения возложенных на него функций (обучение, аттестация и т.д.).
- 11) Изготовитель не проводит/проводит не в полном объеме корректирующие действия по результатам проведенных внутренних аудитов.
- 12) Изготовитель не провел в полном объеме испытания по определению соответствия изделий и их составных частей утвержденной конструкторской документации.
- 13) У изготовителя отсутствует система подготовки и повышения квалификации кадров.
- 14) Изготовитель не ведет учета и анализа данных об отказах, неисправностях, дефектах и авиационных событиях, связанных с производственными недостатками, предусмотрев организацию исследования отказавших изделий, разработку и внедрение корректирующих мероприятий.
- 15) Изготовитель не получает данные об отказах, неисправностях, дефектах и авиационных событиях от эксплуатантов ВС, не внедряет корректирующие мероприятия.
- 16) У разработчика отсутствуют требования к поставляемым материалам, комплектующим изделиям, частям, деталям и агрегатам, а также выполняемым соисполнителями работами в целях обеспечения соответствия типовой конструкции изделия требованиям к летной годности.

17) У разработчика отсутствуют квалифицированные сотрудники ответственные за функционирование системы управления безопасностью полетов.

18) Разработчик не ведет подготовку персонала в области системы управления безопасностью полетов.

19) Разработчик не ведет обмен информацией о безопасности полетов.

20) Допуск персонала до работы без проведенной аттестации.

21) Изготовление АТ несоответствующей одобрительному документу.

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

1) Перед вылетом ВС не дается оценка о 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/графареты на обшивке фюзеляжа и капотах двигателей.

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

1) Наиболее часто встречающиеся случаи нарушений обязательных требований, касающиеся 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 гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением**

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

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

В феврале - марте 2022 г. авиатранспортная отрасль Российской Федерации столкнулась с геополитическими вызовами и введением в отношении ее санкционных мер, которые можно условно сгруппировать по следующим видам:

закрытие воздушного пространства;

запрет на оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, комплектующих и систем;

запрет на продажу самолетов и вертолетов, распространяющийся также на ранее заключенные сделки лизинга;

запрет на поставку комплектующих, компонентов, систем, а также технологического оборудования для производимых и разрабатываемых отечественных воздушных судов;

запрет на обновление аэронавигационных баз данных;

запрет на финансовые операции, включая страхование и перестрахование.

Кроме того, отдельные организации авиатранспортной отрасли Российской Федерации и отрасли авиационной промышленности попали под так называемые блокирующие санкции, в связи с чем им был закрыт прямой доступ к внешним рынкам товаров и услуг.

Введенные ограничения создают следующие вызовы для авиатранспортной отрасли Российской Федерации:

перспектива потери численного состава современного авиационного парка и соответствующих объемов авиационных перевозок (в первую очередь на международных воздушных линиях, спад на внутренних воздушных линиях), в том числе по причине отсутствия запасных частей;

резкое ужесточение финансовых проблем авиационных компаний, что может повлечь угрозу банкротства, потерю квалифицированного профессионального кадрового состава авиационных специалистов организаций и снижение безопасности полетов;

падение доходов аэропортов на фоне сокращения пассажиропотока, резкого сокращения международного сообщения;

деградация маршрутной сети и наземной инфраструктуры;

недостаточно высокие темпы замещения иностранных воздушных судов отечественной авиационной техникой.

К проблемам, требующим в настоящее время особого подхода к государственному регулированию на воздушном транспорте, относятся:

организация снабжения запчастями современной авиационной техники иностранного производства и российской авиационной техники, производимой в кооперации с иностранными производителями;

обновление парка в необходимом объеме в связи с дефицитом отечественной сертифицированной авиационной техники и изготовление отечественных воздушных судов с использованием иностранных компонентов;

отказ ряда иностранных поставщиков на предоставление возможности использования программного обеспечения и цифровых сервисов, обеспечивающих в том числе безопасность полетов;

повышение финансовой нагрузки на операторов аэропортов и других участников авиатранспортной отрасли Российской Федерации в связи с логистическими и иными трудностями при организации поставок импортной техники.

В этих условиях и в связи со вступлением в силу постановления Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля», которым с 10.03.2022 было запрещено проведение плановых контрольных (надзорных) мероприятий (далее - КНМ) и значительно ограничены основания для проведения внеплановых КНМ, деятельность Госавианадзора кардинально пересмотрена, так количество плановых контрольных (надзорных) мероприятий составляет 3 % от показателей 2021 года: 2022 год – 5; 2021 год – 178; 2020 год - 35 проверок.

По статьям КоАП РФ прямого действия вынесено 927 постановлений о привлечении к административной ответственности (в 2021 году – 979; в 2020 - 820) на общую сумму наложенных штрафов за вычетом обжалованных 13 559,2 тыс. рублей, что на 12% меньше, чем в 2021 году (15 442,4 тыс. рублей; в 2020 - 14957,05).

Сумма фактически взысканных (уплаченных) штрафов составила 13590,8 тыс. рублей в 2022 (15776,17 тыс. рублей в 2021 году; 11246,548 в 2020 году). Выпадающие доходы по административным штрафам (в соответствии со ст.32.2 КоАП) в 2022 году составили 1 937,60 тыс. рублей.

В 2022 году проведено 233 плановые и внеплановые проверки (642 в 2021 году), в ходе которых выявлено 1556 нарушений (4865 в 2021 году). С целью устранения выявленных нарушений обязательных требований, выдано 462 предписания (1511 в 2021 году). Процент устранения нарушений 95,45. По всем постановлениям по делам об административных правонарушениях, вступивших в законную силу, административные наказания исполнены.

Основными нарушениями при проведении Ространснадзором контрольных мероприятий являются: выполнение полетов на неисправных воздушных судах, при отсутствии документов, подтверждающих летную годность эксплуатируемой авиационной техники; неправомерный допуск к полетам лиц, не прошедших необходимую подготовку и не имеющих свидетельств авиационных специалистов; выполнение авиационных работ без соответствующих разрешительных документов; использование владельцами воздушных судов, не имеющих свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения, воздушного пространства без получения разрешения или обязательного уведомления ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»; отсутствие у эксплуатантов внедренной системы управления безопасностью полетов; сокрытие авиационных инцидентов. По указанным фактам осуществляется необходимое реагирование.



Однако результаты контрольной надзорной деятельности свидетельствуют о наличии системных и проблемных вопросов в сфере подготовки авиационного персонала, поддержания летной годности, аэродромного обеспечения, использования воздушного пространства, разрешение которых лишь мерами инспекторского реагирования не представляется возможным.

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

В 2022 году с воздушными судами гражданской авиации Российской Федерации произошло 33 авиационных происшествия (13 катастроф - погибло 24 человека и 20 аварий, травмировано 53 человека), 795 инцидентов, в том числе 28 серьезных, 6 чрезвычайных происшествий, 53 повреждения воздушных судов на земле.

В 2021 году с воздушными судами гражданской авиации Российской Федерации произошло 30 авиационных происшествий (18 катастроф - погиб 71 человек и 12 аварий, травмировано 10 человек), 966 инцидентов, в том числе 34 серьезных, 94 повреждения воздушных судов на земле.

В 2020 году с воздушными судами гражданской авиации Российской Федерации произошло 36 авиационных происшествий (18 катастроф - погибло 35 человек и 18 аварий - травмировано 29 человек), 718 инцидентов, в том числе 26 серьезных, 3 чрезвычайных происшествий, 75 повреждений воздушных судов на земле.

Относительные показатели безопасности полётов свидетельствуют о снижении количества погибших на 1 миллион перевезенных пассажиров в 2022 году (0,25), так в 2021 году (0,64), в 2020 году (0,51), в 2019 году (0,55) и в 2018 году (1,1).

Но при этом возросло количество травмированных на 1 миллион перевезенных пассажиров относительно 2020 и 2021 гг. в 2022 году (0,61), в 2021 году (0,19), в 2020 году (0,36), в 2019 году (0,52), в 2018 (0,57).

Отмечается снижение числа катастроф на 1 миллион перевезенных пассажиров (0,14), в 2021 году (0,16), в 2020 (0,26), в 2019 году (0,13), в 2018 году (0,19).

Возросло число аварий на 1 миллион перевезенных пассажиров относительно 2021 года, 2019 и 2018 гг. (0,21), в 2021 году (0,11), в 2020 году (0,26), в 2019 (0,09), 2018 (0,17).

Число серьезных инцидентов на 1 миллион перевезенных пассажиров находится на уровне 2019 года и равно 0,29, что ниже относительно 2018 года, 2020 и 2021 гг. Также отмечается снижение количества инцидентов.

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

Выявляются многочисленные факты ненадлежащего проведения подготовки, отступления от программ подготовки, неправомерный допуск авиационного персонала.

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 является игнорирование требований 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 действенного контроля со стороны руководства за действиями подчиненных; пренебрежительное отношение к исполнению обязанностей по обеспечению использования воздушного пространства Российской Федерации.

Распределение авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами Российской Федерации:

Таблица 1

Собственник Эксплуатант	Класс события	Тип ВС	Борт. №	Дата
ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ».	Авария	Ту-204С	RA-64032	08.01.2022
ООО а/к «Баркол»	Авария	Ми-8Т	RA-22681	11.03.2022
<b>ООО «МостАвиа»</b>	<b>Катастрофа</b>	<b>Ми-8Т</b>	<b>RA-24212</b>	<b>01.05.2022</b>
ООО «Инсайт»	Авария	TUNDRA	RA-24282G	06.05.2022
ООО «ТНПЦ АОН»	Авария	СК-12 «Орион»	RA-1387G	28.05.2022
ОАО а/к «Полярные авиалинии»	Авария	Ми-8МТВ	RA-25116	29.06.2022
ЧЛ имеет сертификат на авиационные работы	Авария	Cessna F172P	RA-67332	28.07.2022
<b>ООО «АК Восход»</b>	<b>Катастрофа</b>	<b>Cessna 177RG</b>	<b>RA-2009G</b>	<b>08.08.2022</b>
АО «Авиакомпания «Ангара»	Авария	Ан-24Б	RA-47848	17.08.2022
ЗАО «Авиапредприятие "Ельцовка»	Авария	Ми-8МТ	RA-22833	29.08.2022
<b>ЗАО «Авиалифт Владивостока»</b>	<b>Катастрофа</b>	<b>К-32С</b>	<b>RA-31591</b>	<b>21.09.2022</b>
<b>ФГУП «Костромское АП»</b>	<b>Катастрофа</b>	<b>Ми-2</b>	<b>RA-14185</b>	<b>08.11.2022</b>

АО «Авиакомпания «Ангара»	Авария	Ми-8МТВ	RA-25830	15.11.2022
ООО «Поляр-Авиа»	Авария	Ми-8Т	RA-24213	19.12.2022
<b>Частное лицо</b>	<b>Катастрофа</b>	<b>AS-350B3</b>	<b>RA-07295</b>	<b>07.01.2022</b>
Частное лицо	Авария	AP-22 L-V	RA-0604A-VG	14.01.2022
ООО «Камчатский кречет»	Катастрофа	Ан-2	RA-33599	11.02.2022
Частное лицо	Катастрофа	Сверхлегкий автожир	RA-0283A	08.03.2022
Частное лицо	Авария	Кронавиа-8	RA-0333G	24.04.2022
ООО «ТехСервис»	Катастрофа	Ан-2	RA-17742	21.06.2022
Частное лицо	Авария	R-44 II	RA-06228	01.07.2022
Частное лицо	Авария	R-44	RA-04373	09.07.2022
Частное лицо	Катастрофа	Ан-2	RA-02240	15.07.2022
Частное лицо	Авария	X-32 "Бекас" модификации ЕЭВС	RA-0184G	16.07.2022
Частное лицо	Катастрофа	R-44 II	RA-07350	17.07.2022
Частное лицо	Авария	По-2	RA-3106G	26.07.2022
Частное лицо	Авария	Sportcruiser 01-AP	RA-0685G	29.07.2022
Частное лицо	Катастрофа	автожир Степник	RA-0451A	05.08.2022
Частное лицо	Авария	R-44	RA-04385	14.08.2022
Частное лицо	Авария	гидроплан модели Че-24	RA-2162G	24.08.2022
Частное лицо	Авария	Скиф 1	RA-0196A	17.09.2022
Частное лицо	Катастрофа	A-27MC	RA-0052G	17.11.2022
Частное лицо	Катастрофа	R-66	RA-07390	27.11.2022

### 3. Предложения об актуализации обязательных требований

Для обеспечения безопасности полетов необходимо изменение ряда нормативных правовых актов.

Утвердить федеральные авиационные правила «Правила технического обслуживания подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ».

Утвердить федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим управление поддержанием летной годности подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок управления поддержанием летной годности».

Утвердить федеральные авиационные правила «Порядок поддержания летной годности в зависимости от максимальной взлетной массы гражданских воздушных судов и целей их использования (коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы, полеты авиации общего назначения)».

Утвердить федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил».

Утвердить федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих заправку гражданских воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и (или) обработку специальными жидкостями, требованиям федеральных авиационных правил».

Утвердить федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов посадочным площадкам».

#### **4. Предложения о внесении изменений в законодательство Российской Федерации о государственном контроле (надзоре), муниципальном контроле**

Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383) следующее изменения:

Статью 28 Воздушного кодекса Российской Федерации дополнить пунктом 8 следующего содержания:

«При наличии достоверной информации о фактах эксплуатации или подготовке к эксплуатации воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и/или не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе; осуществления организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами деятельности в области гражданской авиации с нарушением требований, установленных статьей 8 настоящего Кодекса; не прохождения авиационным персоналом подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку для выполнения возложенных на них обязанностей; эксплуатации объектов инфраструктуры воздушного транспорта, угрожающей безопасному функционированию воздушного транспорта, уполномоченным на осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации федеральным органом исполнительной власти могут применяться предусмотренные законодательством о государственном контроле (надзоре) меры реагирования, в том числе вводиться ограничения, связанные с эксплуатацией воздушных судов, объектов инфраструктуры воздушного транспорта, отстранения авиационного персонала от выполнения обязанностей.»;

2. Подпункт 1 пункта 2 статьи 28 после слов «требований к выполнению авиационных работ» добавить: «требований к авиационному бензину и топливу для реактивных двигателей, установленных статьей 4 Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011)».

3. Пункт 3 статьи 63 Воздушного кодекса Российской Федерации изложить в следующей редакции: «В отношении иностранного авиационного предприятия признается действительным сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквивалентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномоченным органом иностранного государства и соответствующие международным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, а также международным договорам Российской Федерации, при наличии одобрения, выдаваемого уполномоченным органом по контролю (надзору), подтверждающего их соответствие требованиям безопасности полетов.

Выдача одобрения иностранным эксплуатантам, подтверждающего их соответствие требованиям безопасности полетов, осуществляется возмездно в порядке, установленном уполномоченным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. Приостановление действия одобрения и его аннулирование осуществляется уполномоченным на осуществление государственного контроля (надзора)



в области гражданской авиации федерального органа исполнительной власти в порядке, установленном статьей 10 настоящего Кодекса.».

5. Абзац 1 пункт 5 статьи 63 Воздушного кодекса Российской Федерации изложить в следующей редакции: «Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права: принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, разовыми разрешениями уполномоченного органа в области гражданской авиации, и без одобрения, выдаваемого уполномоченным органом по контролю (надзору), подтверждающего их соответствие требованиям безопасности полетов;».

Внести следующие изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138:

1. Подпункт а) пункта 120 Приложения к постановлению Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 «Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации» изложить в следующей редакции:

«а) международный договор Российской Федерации и одобрение, выдаваемое уполномоченным органом по контролю (надзору) иностранным эксплуатантам, подтверждающее их соответствие требованиям безопасности полетов, в порядке, установленном уполномоченным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.»;

2. В первом абзаце пункта 120(1) слова «указанных в подпункте «е»» заменить словами «указанных в подпунктах «а» и «е»».

Внести следующие изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1064:

1. Подпункт «а» пункта 2 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1064 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации от 5 июля 2021 г. № 27 (часть III) ст. 5440) дополнить абзацем следующего содержания:

«требований к авиационному бензину и топливу для реактивных двигателей, установленных статьей 4 Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011)»;

дополнить пункт 8 подпунктом «з<sup>1</sup>» следующего содержания:

«деятельность изготовителей, исполнителей, продавцов авиационного бензина и топлива для реактивных двигателей»;

добавить подпункт н) пункта 8 следующего содержания:

«деятельность иностранных эксплуатантов.»;

пункт 54 после слов «испытание; экспертиза» дополнить: «отбор проб (образцов)»;

пункт 56 после слов «испытание; экспертиза» дополнить: «отбор проб (образцов)»;

«Отбор проб (образцов) продукции во всех случаях осуществляется в присутствии контролируемого лица или его представителя и (или) с применением видеозаписи.

Отбор проб и образцов осуществляется инспектором, экспертом или специалистом в количестве, необходимом и достаточном для проведения инструментального обследования, испытания, экспертизы, - 5 единиц продукции.

Отбор проб (образцов) не может осуществляться в отношении продукции, находящейся в эксплуатации и являющейся элементом системы в случае, если указанное действие приведет к изменению технических или технологических характеристик системы и созданию угрозы ее безопасной эксплуатации.»;

пункт 57 после слов «в) испытание; г) экспертиза» дополнить: «д) отбор проб (образцов)»;

дополнить подпункт «в» пункта 1 приложения к Положению о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации:

«деятельность изготовителей, исполнителей, продавцов авиационного бензина и топлива для реактивных двигателей».