



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

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

## **П Р И К А З**

26 февраля 2024 г.

Москва

№ ВБ-619с

### **Об утверждении Доклада о результатах обобщения правоприменительной практики при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации за 2023 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 2023 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 2023 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 экипажа, 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.

6) 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.

#### **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 взлётно-посадочной полосы (далее – 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.

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 ИВПШ.

4) Отсутствие Аэронавигационных паспортов посадочных площадок.

5) Содержание недостоверной информации в Аэронавигационных паспортах посадочных площадок.

6) Бетонные основания опорных конструкций кабельных колодцев системы светосигнального оборудования (далее – ССО) на спланированной части летной полосы выступают над поверхностью земли.

7) Основания опорных конструкций аэродромных знаков выступают над поверхностью земли.

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 ИВПШ на участках зоны фиксированного приземления.

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

11) Грунтовая поверхность спланированной части МРД в местах сопряжения с искусственным покрытием располагается не на одном уровне (имеется уступ).

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).

- 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.
- 16) Маркировка посадочных площадок с искусственным покрытием.
- 17) Отсутствует журнал технического обслуживания ССО.
- 18) 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», утверждённых 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 изготовителе АТ не внедрена или ведется с нарушениями процедура по ведению дела изделия.

6) Разработанная эксплуатационная документация не предоставляет 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 системе 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 сопровождение 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 проводит 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 работам 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 проводит подготовку персонала в области системы управления безопасностью полетов.

19) Разработчик не осуществляет обмен информацией о безопасности полетов.

20) Допуск персонала до работы без проведенной аттестации.

21) 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 авиационных колес;
- 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, 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 гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением**

- 1) Выполнение технического обслуживания тренажеров 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 неповеренных 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.

## **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, оценки 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 дают 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 2022-2023 гг. авиатранспортная отрасль Российской Федерации столкнулась с геополитическими вызовами и введением в отношении нее санкционных мер, в том числе запрета на оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, комплектующих и систем; запрета на поставку комплектующих, компонентов, систем, а также технологического оборудования для производимых и разрабатываемых отечественных воздушных судов.

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.

Комплексной программой развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 № 1693-р, отмечено, что к проблемам, требующим в настоящее время особого подхода к государственному регулированию на воздушном транспорте, относится организация снабжения запчастями современной авиационной техники иностранного производства и российской авиационной техники, производимой в кооперации с иностранными производителями, а также отказ ряда иностранных поставщиков от предоставления возможности использования программного обеспечения и цифровых сервисов, обеспечивающих в том числе безопасность полетов.

Указанные вызовы требуют оперативных и совместных усилий предприятий гражданской авиации и уполномоченных органов власти, направленных на обеспечение безопасности и бесперебойности работы воздушного транспорта.

В 2023 году Госавианадзором практически исключена практика проведения плановых проверок с переходом на риск-ориентированный подход. Принцип данного подхода заключается в возможности проведения проверки авиапредприятия

только при условии наличия прямой угрозы жизни и здоровью граждан либо при срабатывании индикатора риска. В 2023 году существующий перечень индикаторов был дополнен выявлением фактов задержек или отмен рейсов по причине технических неисправностей воздушных судов.

Расширение перечня индикаторов риска нарушения обязательных требований позволило во избежание угроз, возникающих в части технического состояния авиационной техники и несоблюдения прав пассажиров, своевременно принимать корректирующие меры до возникновения неблагоприятных последствий.

В 2023 году плановые контрольные (надзорные) мероприятия проводились в отношении объектов контроля, отнесённых к высокой категории риска.

Количество проведенных Госавианадзором плановых контрольных (надзорных) мероприятий в 2023 году увеличилось в 12,6 раз относительно аналогичного периода 2022 года и уменьшилось в 2,8 раза относительно 2021 года, количество внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий снизилось в 1,1 раза относительно 2022 года и в 2,3 раза относительно 2021 года, при этом в 1,7 раза увеличилось количество контрольных (надзорных) мероприятий без взаимодействия с контролируемым лицом относительно 2022 года (в 2021 году данные мероприятия не проводились).

В результате проведённых контрольных (надзорных) мероприятий выявлено 2334 нарушения.

Вскрыты факты допуска специалистов без надлежащей подготовки, прохождения подготовки не в полном объеме, проведения подготовки инженерно-технического персонала по программам, не утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации, неправомерного допуска авиационного персонала.

Причинами допускаемых нарушений являлось: игнорирование требований воздушного законодательства; 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.

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, связанные с отсутствием уведомления органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности, с использованием воздушного пространства в отсутствие плана полета и соответствующего разрешения.

На территории Российской Федерации отмечается рост нарушений в сфере использования воздушного пространства. В 2023 году 724 лица привлечены к административной ответственности (аналогичный показатель 2022 года – 402; 2021 года – 350), а сумма наложенных административных штрафов составила 23,1 млн. рублей (аналогичный показатель 2022 года – 12,3 млн. рублей, 2021 года –

13,8 млн. рублей). Количество материалов о нарушениях использования воздушного пространства пользователями БВС, переданных в Ространснадзор, в 2023 году увеличилось почти в 10 раз по сравнению с 2022 годом.

Госавианадзором по статьям КоАП РФ прямого действия вынесено 1297 постановлений о привлечении к административной ответственности (в 2022 году – 927; в 2021 году – 979; в 2020 – 820) на общую сумму наложенных штрафов за вычетом обжалованных 25 044,5 тыс. рублей, что на 85% больше чем в 2022 году (13 559,2 тыс. рублей; в 2021 году – 15 442,4 тыс. рублей; в 2020 – 14 957,05 тыс. рублей).

Сумма фактически взысканных (уплаченных) штрафов составила 13 329,09 тыс. рублей (13 590,8 тыс. рублей в 2022 году; 15 776,17 тыс. рублей в 2021 году; 11 246,548 тыс. рублей в 2020 году). Выпадающие доходы по административным штрафам (в соответствии со ст.32.2 КоАП) в 2023 году составили 10 270,75 тыс. рублей.

Работа инспекторского состава Госавианадзора направлена на профилактику, разъяснение и предостережение возникающих и возможных нарушений обязательных требований.

Госавианадзором в полной мере применяется комплекс профилактических мер, предусмотренный Федеральным законом от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации»: информирование, обобщение правоприменительной практики, объявление предостережения, консультирование, самообследование, профилактический визит, а также проведение специального режима государственного контроля (постоянный рейд).

При этом реализация профилактического потенциала имеет явный приоритет над проведением контрольных (надзорных) мероприятий и постоянно увеличивается (в 1,15 раза по сравнению с 2022 годом и в 22,1 раз по сравнению с 2021 годом).

### **Раздел 3**

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

Принимаемые меры реагирования, в том числе профилактического характера, а также последовательно проводимая органами государственной власти в сфере гражданской авиации и предприятиями транспорта работа способствовали снижению аварийности на воздушном транспорте.

На протяжении последних 7 лет не меняется пропорция инцидентов, произошедших по причинам технических неисправностей, которая составляет 55-60% от их общего количества. Таким образом, увеличение количества неисправностей ввиду введенных недружественными странами санкций не подтверждается. Более того, в 2022-2023 гг. ни один пассажир не погиб

вследствие катастроф с участием воздушных судов иностранного производства, что свидетельствует о достаточно высоком уровне компетенций в российских авиакомпаниях, организациях по техническому обслуживанию, организациях-разработчиках авиационной техники.

Инспекторский состав Госавианадзора переориентирован на выявление системных нарушений, непосредственно угрожающих безопасности полетов.

Кроме того, достижение поставленных перед Ространснадзором целей подтверждается снижением в 2023 году количества произошедших авиационных происшествий как в сегменте коммерческого транспорта, так и в авиации общего назначения.

**Абсолютные** значения также свидетельствуют о снижении количества катастроф, аварий, гибели граждан.

В 2023 году количество авиационных происшествий уменьшилось на 36% по сравнению с показателем 2022 года (с 33 до 21) и на 30% уменьшилось по сравнению с показателем 2021 года (с 30 до 21). В два раза снизилось количество аварий (до 10 случаев) по сравнению с 2022 годом (20 случаев), и уменьшилось по сравнению с 2021 годом (12 случаев).

В 2023 году число погибших граждан составило 20 человек, что на 16% меньше показателя 2022 года (24 погибших), более чем в 3 раза меньше показателя 2021 года (71 погибший).

Так, относительные показатели безопасности полётов в настоящее время свидетельствуют о снижении количества погибших на 1 миллион перевезенных пассажиров: **2023 год – 0,17, 2022 год – 0,25, 2021 год – 0,64.**

Отмечается снижение числа катастроф на 1 миллион перевезенных пассажиров: **2023 год – 0,09, 2022 год – 0,14, 2021 год – 0,16, 2020 год – 0,26.**

Улучшились относительные показатели 2023 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (с 0,61 до 0,40) по количеству травмированных на 1 миллион перевезенных пассажиров.

Снизилось число аварий на 1 миллион перевезенных пассажиров: **2023 год – 0,08, 2022 год – 0,21, 2021 год – 0,11.**

Приведенная статистика свидетельствует о снижении показателей аварийности на воздушном транспорте и о повышении уровня безопасности полетов гражданской авиации.

В рамках осуществления государственного контроля (надзора) за деятельностью в гражданской авиации не выявлено значительных недостатков при эксплуатации самолетов и вертолетов иностранного производства.

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.



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.

#### **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.