МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

27 июля 2015 Москва № 446

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Як-42Д RA-42434

07.09.2011 в аэропорту Ярославль (Туношна) произошла катастрофа самолета Як-42Д RA-42434 ЗАО «Авиационная компания «ЯК СЕРВИС».

При выполнении взлета днем, в простых метеоусловиях, произошло выкатывание самолета за пределы взлетно-посадочной полосы по курсу взлета, с последующим столкновением с препятствиями.

В результате авиационного происшествия все находившиеся на борту 38 пассажиров и 6 членов экипажа погибли.

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Як-42Д RA-42434 (далее – комиссия по расследованию катастрофы самолета Як-42Д RA-42434):

«Непосредственной причиной катастрофы самолета Як-42Д RA-42434 явились ошибочные действия экипажа, выразившиеся в обжатии тормозных педалей перед подъемом носового колеса при неправильном положении ног на педалях в процессе взлета (ноги на тормозных площадках). Это привело к созданию тормозной силы на колесах основных стоек шасси, дополнительного пикирующего момента, невозможности своевременного создания взлетного угла тангажа, выкатыванию за пределы ВПП на большой скорости с фактическим отклонением руля высоты на кабрирование, которое в два раза превышало потребное при штатном выполнении взлета согласно РЛЭ, что после отрыва самолета от земли на удалении около 450 метров за выходным торцом ВПП-23 привело к выходу на закритические углы атаки с большой угловой скоростью тангажа, сваливанию на малой высоте, столкновению воздушного судна с землей и препятствиями, его разрушению, пожару и гибели людей.

Своевременная оценка ситуации экипажем и принятие решения о прекращении взлета вместо установки взлетного режима двигателям (примерно 1000 метров до выходного торца ВПП 23) на скорости, большей скорости принятия решения (V1), определенной экипажем, позволили бы предотвратить авиационное происшествие.

По результатам судебно-медицинских исследований, в организме второго пилота установлено наличие психоактивного лекарственного препарата

(фенобарбитала), оказывающего тормозящее действие на центральную нервную систему. Российским авиационным законодательством, а также Руководством по авиационной медицине Международной организации гражданской авиации запрещено выполнение полетов под воздействием указанного препарата, а также при наличии заболеваний второго пилота, отмеченных по результатам анализа медицинской документации в коллегиальном заключении высококвалифицированных специалистов-неврологов гражданской авиации и Минобороны России.

Способствующими факторами явились:

серьезные недостатки в переучивании членов экипажа на самолет Як-42, которое было выполнено не в полном объеме, проходило длительное время, с большими перерывами и постоянным выполнением полетов на другом типе воздушного судна (Як-40), что привело к негативному переносу навыков в управлении самолетом на взлете, выразившемся в неправильном положении ног на педалях в процессе разбега;

отсутствие контроля со стороны командно-летного состава авиакомпании за фактическим уровнем подготовки экипажа;

ошибки и невыполнение технологических процедур, допущенные экипажем при подготовке и расчете параметров взлета, а также в процессе разбега;

несогласованные, некоординированные действия экипажа в заключительной фазе разбега».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Як-42Д RA-42434 приведена в окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-42434.pdf.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и пунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю :

1. Утвердить прилагаемый план мероприятий по реализации рекомендаций комиссии по расследованию катастрофы самолета Як-42Д RA-42434.

2. Начальникам управлений центрального аппарата, руководителям территориальных органов Росавиации принять меры по выполнению плана мероприятий по реализации рекомендаций комиссии по расследованию катастрофы самолета Як-42Д RA-42434 в части касающейся.

И.о. руководителя А.В. Беляков

Приложение
к приказу Росавиации

от 27.07.2015 № 446

План мероприятий по реализации рекомендаций комиссии по расследованию катастрофы самолета Як-42Д RA-42434

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
1.	Провести проверку авиакомпаний на предмет укомплектованности командно-летным составом в соответствии с утвержденной структурой авиакомпании (рекомендация 5.1.1).	Проведение проверок эксплуатантов воздушных судов проводится каждые 6 месяцев в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утвержденными приказом ФАС России от 04.02.2003 № 11 (далее – ФАП-11). Пунктами 18 и 19 ФАП-11 предусмотрено требование к эксплуатанту принимать на работу руководящий персонал в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. 17.06.2014 заместителем руководителя Росавиации утверждены «Методические рекомендации по порядку проведения инспекционного контроля (инспекционных проверок) эксплуатантов и работы с автоматизированной системой электронных контрольных карт в период её опытной эксплуатации» (далее – Методические рекомендации по инспекционному контролю).	Дополнительных мероприятий не требуется.

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		Контрольной картой №1 (ОРГ) «Организация и управление» предусмотрена проверка укомплектованности эксплуатанта руководящим персоналом в соответствии с требованиями ФАП-11.	
2.	Продолжать работу по внедрению в авиакомпаниях системы управления безопасностью полетов, включив в эту систему все подразделения авиакомпании (рекомендация 5.1.2).	Распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 № 641-р утверждена Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации. Требованиями пункта 5.5 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 №128 (далее – ФАП-128), предусмотрено, чтобы эксплуатант вводил систему управления безопасностью полетов, которая включает процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков; обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов; обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов; обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов. Директивным письмом Росавиации от 25.11.2009 № ГК1.22-2979 «О введении системы управления безопасностью полетов» авиапредприятиям и	Дополнительных мероприятий не требуется.

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		эксплуатантам было указано на необходимость разработки и введения в действие до 01.01.2010 системы управления безопасностью полетов. Федеральным законом от 25.12.2012 № 260-ФЗ «О внесении изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации» Воздушный кодекс Российской Федерации дополнен статьей 24.1 «Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов», предусматривающей наличие у эксплуатантов ВС системы управления безопасностью полетов. Постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215 утверждены Правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов. В дальнейшем рассмотрение вопросов развития и контроля СУБП организаций гражданской авиации необходимо осуществлять в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215.	
3.	Обеспечить соблюдение норм комплексного контроля за качеством выполнения полетов в авиакомпаниях (рекомендация 5.1.3).	Нормативными правовыми актами Российской Федерации, стандартами и рекомендованной практикой ИКАО не устанавливаются нормы комплексного контроля за качеством выполнения полетов. Пунктом 4.1.2 Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в	Дополнительных мероприятий не требуется.

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		авиапредприятиях гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного распоряжением Минтранса России от 31.07.2001 № НА-296-р, рекомендовано проведение: комплексного контроля полетов КВС в течение первого года работы с периодичностью не реже одного раза в два месяца; комплексного контроля полетов КВС, допустивших серьезные нарушения, либо приступивших к работе после отпуска или длительного перерыва в летной работе. Пунктом 3.1.8 Контрольной карты №1 (ОРГ) «Организация и управление» Методических рекомендаций по инспекционному контролю предусмотрена проверка наличия и выполнения эксплуатантом программы анализа полетных данных.	
4.	Продолжить работу по совершенствованию системы добровольных сообщений о недостатках и ошибках, допущенных при выполнении полета с целью их разбора с другими экипажами и принятию мер по их предупреждению (рекомендация 5.1.4).	Пунктом 3 директивного письма Росавиации от 25.11.2009 № ГК1.22-2979 авиапредприятиям и эксплуатантам воздушных судов дано указание о разработке и внедрении системы добровольного представления данных о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не всегда фиксируются в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах. Частью «д» пункта 7 Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности	Постоянно УИБП

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215 (далее – ППРФ № 1215), в рамках государственной системы управления безопасностью полетов предусмотрен сбор сообщений о фактических или потенциальных недостатках и затруднениях в обеспечении безопасности полетов, направляемых юридическими и физическими лицами по их инициативе (добровольные сообщения). Пунктом 12 ППРФ № 1215 установлено, что информация, содержащаяся в добровольных сообщениях, не может являться основанием для применения к заявителю мер дисциплинарной, гражданской или административной ответственности. Управлению инспекции по безопасности полетов организовать учет всей поступающей в Росавиацию информации о событиях, представляющей интерес для обеспечения безопасности, но не классифицируемых в соответствии с ПРАПИ-98. Относить сообщения информации о событиях, представляющей интерес для обеспечения безопасности, но не классифицируемых в соответствии с ПРАПИ-98, к добровольным сообщениям.	
5.	Провести проверки в МТУ Росавиации с целью выявления случаев формального отношения к проведению проверок территориальными	В течение декабря 2011 – января 2012 года проведены проверки всех территориальных органов Росавиации. Проверки проводились на основании поручения, данного в пункте 3 протокола совещания у Министра транспорта Российской Федерации от 03.11.2011 № 92 «О мерах по	Дополнительных мероприятий не требуется.

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	управлениями подведомственных авиакомпаний (рекомендация 5.1.5).	устранению недостатков, отраженных в Акте проверки деятельности Росавиации по сертификации ЗАО «Авиационная компания «ЯК СЕРВИС», проведению инспекционного контроля, организации обучения и повышения квалификации авиационного персонала и выдачи свидетельств». Цель проверки - провести проверку соблюдения межрегиональными территориальными управлениями воздушного транспорта Росавиации требований воздушного законодательства при выполнении функциональных обязанностей по сертификации эксплуатантов и осуществлению инспекционного контроля, а также работ по определению летной годности гражданских воздушных судов и выдаче соответствующих документов. Перечень вопросов, подлежавших проверке, был утвержден заместителем руководителя Росавиации 13.12.2011.	
6.	С экипажами всех типов провести методические занятия по порядку правильной постановки ног на педали на различных этапах полета, по регулировке пилотских сидений, а также обязательной фиксации в креслах полным набором привязных ремней	Пунктами 3.6 и 5.98 ФАП-128 устанавливаются требования по порядку использования привязных ремней или привязной системы при наличии таковой. Территориальным органам Росавиации рекомендовать эксплуатантам воздушных судов включить в соответствующие разделы РПП и программы подготовки летного состава указания (с учетом рекомендаций разработчиков типов ВС) по порядку постановки ног на педали на различных этапах полета и регулировке	Август 2015 г. Территориальные органы Росавиации

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	(рекомендация 5.1.6).	пилотских кресел.	
7.	Совместно с разработчиком Як-42 разобрать и внедрить типовую Инструкцию по взаимодействию и технологию работы членов экипажа. При переучивании на новый тип ВС обращать особое внимание на привитие устойчивых правильных навыков пилотирования (рекомендация 5.1.7).	РЛЭ самолета Як-42 содержит рекомендации по стандартному взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета. Пункт 5.12 ФАП-128, требует, чтобы в части В «Информация по эксплуатации воздушного судна» РПП эксплуатанта содержалось описание порядка действий летного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и карты контрольных проверок. Данное требование соответствует Добавлению 2 «Структура и содержание руководства по производству полетов» Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации (2.1.17 - стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета). В ФАП-128 имеется раздел «Допуск экипажа воздушного судна к полету» (пункты 5.82 – 5.99), содержащий требования, направленные на привитие устойчивых правильных навыков пилотирования на типе ВС.	Дополнительных мероприятий не требуется.
8.	Разработать и внедрить рекомендации по содержанию программ анализа полетных данных, предусмотренных пунктом 5.7 ФАП-128 «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», с	В 2014 году ИКАО выпущен документ № 10000 «Руководство по программам анализа полетных данных (ПАПД)», содержащий рекомендации по разработке и внедрению программ анализа полетных данных. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов использовать документ ИКАО № 10000 при разработке программ анализа полетных данных в соответствии с пунктом 5.7 ФАП-128.	Дополнительных мероприятий не требуется.

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	целью оказания методической помощи авиакомпаниям в выявлении отклонений в правилах эксплуатации авиационной техники по данным средств объективного контроля (рекомендация 5.1.8).		
9.	Провести проверку состояния трафаретов с данными об индивидуальных поправках на обороты роторов вентиляторов двигателей Д-36 и соответствия приведенных в них сведений данным формулярам (рекомендация 5.1.9).	08.09.2011 Управлением поддержания летной годности ВС Росавиации утверждена Программа инспекционной проверки соответствия воздушного судна типа Як-42, выполняющего пассажирские перевозки и зарегистрированного в государственном реестре гражданских воздушных судов России, установленным требованиям.	Дополнительных мероприятий не требуется.
10.	10. Рассмотреть вопрос прямого введения в действие в Российской Федерации положений «Руководства по авиационной медицине» ИКАО, в части списка медицинских препаратов, запрещенных к употреблению летным составом при выполнении полетов или внесения соответствующих дополнений в ФАП МО ГА-2002 (рекомендация 5.1.10).	Частичное введение в действие руководства ИКАО не представляется возможным. В настоящее время на базе ФБУ «ЦКБ ГА» совместно с Российской медицинской академией последипломного образования Минздрава России ведется инициативная научно-практическая работа по разработке перечней лекарственных препаратов, разрешенных и запрещенных к применению лицами летного состава с учетом рекомендаций ИКАО и международной практики (Европейские требования). По итогам проведенной работы обратиться в Минтранс России с предложением включить в ФАП «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава,	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом от 22.04.2002 № 50 (далее – ФАП МО ГА-2002) дополнительное приложение по перечню лекарственных препаратов, разрешенных и запрещенных к применению лицами летного состава.	
11.	Исключить практику выдачи разовых разрешений на международные полеты из аэропортов, не допущенных к международным пассажирским перевозкам (рекомендация 5.1.11).	Порядок выдачи разовых разрешений на международные полеты из аэропортов, не допущенных к международным пассажирским перевозкам, регламентируется Административным Регламентом Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче разрешений в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, на выполнение международных полетов из аэропортов, с аэродромов Российской Федерации, не открытых Правительством Российской Федерации для международных полетов, утвержденным приказом Минтранса России от 26.07.2012 № 271.	Дополнительных мероприятий не требуется
12.	Исключить проведение проверок состояния свето- и радиотехнического оборудования аэродромов и организаций воздушными судами-лабораториями не соответствующие требованиям пункта 17 ФАП «Летные проверки наземных средств	Руководителям территориальных органов Росавиации при проведении проверок контролировать выполнение требований пункта 17 ФАП «Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 18.01.2005 № 1.	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации» (рекомендация 5.1.12).		
13.	Рассмотреть целесообразность введения должности врача и психолога в авиакомпаниях как обязательной (рекомендация 5.1.13).	В соответствии с пунктом 17 ФАП-11 в организационной структуре эксплуатанта должна быть предусмотрена медицинская служба. Кроме того, допускается организация медицинского обеспечения на договорной основе с сертифицированной организацией при наличии в штате эксплуатанта врача, осуществляющего контроль соблюдения медицинского обеспечения полетов и санитарно-эпидемиологических требований в гражданской авиации. В соответствии с разделом 2.2 «Психолог авиакомпании» Руководства по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации, утвержденного распоряжением Минтранса России от 31.10.2000 № 57-р, должность психолога авиакомпании не является строго обязательной. В соответствии с пунктом 3 ФАП МО ГА-2002, медицинское освидетельствование (для пилотов ВС коммерческой авиации - не реже одного раза в течение 12 месяцев) авиационного персонала для получения или возобновления медицинского заключения проводит ВЛЭК	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		ГА (ЦВЛЭК ГА). Пунктом 9 ФАП МО ГА-2002 предусмотрено включение в состав ВЛЭК психолога. Приложением № 6 к ФАП МО ГА-2002 предусмотрено наблюдение за психическим состоянием лиц летного состава авиационным врачом авиапредприятия.	
14.	Совместно с ЦВЛЭК ГА потребовать у региональных ВЛЭК, психологов авиакомпаний, учебных заведений и УТЦ ГА обязательного соблюдения и выполнения всех правил и нормативов, изложенных в «Руководстве по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации Российской Федерации» от 01.01.2001 (рекомендация 5.1.14).	Приказом Минтранса России от 28.11.2014 № 325 внесены изменения в приказ Минтранса России от 22.04.2002 № 50 (ФАП МО ГА-2002). В новой редакции пункта 9 приложения № 5 к ФАП МО ГА-2002 предусмотрено требование, согласно которому: «Объем психологического обследования регламентирован руководством по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации».	Дополнительных мероприятий не требуется
15.	Разработать нормативные сроки хранения документации по психологическому обследованию в региональных ВЛЭК и рассмотреть вопрос о	Управлению летной эксплуатации подготовить предложения Минтрансу России об установлении сроков хранения документации по психологическому обследованию в региональных ВЛЭК и создания единой электронной базы данных по базе ЦВЛЭК ГА.	Сентябрь 2015 г. УЛЭ

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	возможности создания единой электронной базы данных по базе ЦВЛЭК ГА (рекомендация 5.1.15).		
16.	Разработать и внедрить правила проведения медицинского обследования летного состава в целях врачебно-летной экспертизы только по базе закрепленных ВЛЭК, без приема и учета документов, поступивших из сторонних организаций, если не было выписано соответствующего направления (рекомендация 5.1.16).	Письмом Управления летной эксплуатации Росавиации от 02.12.2011 №01.03-1458 дано указание руководителям МТУ ВТ Росавиации медицинское обследование, предусмотренное приложением № 5 к ФАП МО ГА-2002, проводить в медицинских учреждениях, имеющих лицензию на врачебно-летную экспертизу и сертификат соответствия Росавиации.	Дополнительных мероприятий не требуется
17.	Совместно с разработчиком самолета и при участии МАК провести летно-техническую конференцию по обобщению опыта эксплуатации самолета Як-42. По результатам конференции выйти с соответствующими предложениями по обеспечению дальнейшей безопасной эксплуатации самолетов данного	Направить обращение в Минпромторг России и разработчику ВС с предложением организовать летно-техническую конференцию по опыту эксплуатации самолетов Як-42.	Август 2015 года, УЛЭ, УПЛГ, УИБП

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	типа (рекомендация 5.1.14).		
18.	Рекомендации по аэропорту Ярославль (Туношна) (рекомендация 5.5):	Получен доклад МТУ ВТ Центральных районов Росавиации от 05.03.2013 № 2.6.11-269 о реализации (контроле реализации) мероприятий по аэродрому Ярославль (Туношна).	Дополнительных мероприятий не требуется
19.	Провести проверку выполнения принятых решений и мероприятий по безопасности полетов, а также рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий (рекомендация 5.6.1).	Провести актуализацию проведенного в 2011 – 2012 годах анализа направленности рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий и реализованных в связи с этим мероприятий.	Декабрь 2015 года, УИБП
20.	Принять на государственном уровне международный стандарт эксплуатационной безопасности IOSA, рекомендованный ИКАО и Советом Глав Правительств СНГ. К международным полетам допускать авиакомпании, которые соответствуют требованиям IOSA. Требования обеспечения безопасности полетов должны быть одинаковыми для всех авиакомпаний, выполняющих коммерческие пассажирские и	В рамках выполнения поручения заместителя Министра транспорта Российской Федерации от 15.12.2011 № ВО-68-пр «О совершенствовании системы сертификации и внедрения в гражданской авиации Российской Федерации процедуры проведения инспекторского контроля эксплуатантов с использованием требований и методологии Программы аудита эксплуатационной безопасности авиакомпаний IOSA (IATA Operational Safety Audit)» реализованы следующие мероприятия: в период с 11 по 13 декабря 2012 года сотрудники Росавиации прошли обучение в Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по теме: «Аудит эксплуатационной безопасности ИАТА (IOSA) для регулирующих органов»; на постоянной основе сотрудники Росавиации проходят	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	грузовые перевозки, независимо от объема выполняемых работ (рекомендация 5.6.2).	обучение по теме: «Подготовка (повышение квалификации) государственных инспекторов в области гражданской авиации и инспекторского состава организаций гражданской авиации» на курсах при Московском и Санкт-Петербургском государственных университетах гражданской авиации; издан приказ Росавиации от 19.02.2014 № 100 «О проведении опытной эксплуатации автоматизированной системы электронных контрольных карт, применяемых для проведения инспекционного контроля эксплуатантов»; издан приказ Росавиации от 29.09.2014 № 587 «О федеральной государственной информационной системе «Автоматизированная система электронных карт, применяемых для проведения инспекционного контроля эксплуатантов»; разработаны и 17.04.2015 утверждены методические рекомендации по порядку проведения инспекционного контроля (инспекционных проверок) эксплуатантов и работы с автоматизированной системой электронных контрольных карт (АСЭКК). Требования обеспечения безопасности полетов установлены Воздушным кодексом Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215, ФАП-11, ФАП-128 и другими нормативными документами, не содержащими в себе различий для авиакомпаний, выполняющих коммерческие пассажирские и грузовые перевозки, в	

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		зависимости от объема выполняемых работ.	
21.	Провести проверку авиакомпаний, в которых в последние годы произошли авиапроисшествия, и принять решение об их соответствии требованиям обеспечения безопасности полетов, в том числе по организации летной работы и летному составу (профессиональная подготовка, выполнение норм режима труда и отдыха, анализ действий на основе средств объективного контроля), а также медицинскому обеспечению полетов (рекомендация 5.6.3).	Порядок проведения периодического и внепланового инспекционного контроля установлен разделом VI ФАП-11. В соответствии с пунктом 102 ФАП-11 инспекционный контроль базовых объектов среди прочего предусматривает проверку: укомплектованности структурных подразделений и соответствие квалификационным требованиям руководящего и авиационного персонала эксплуатанта, непосредственно связанного с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности; организации летной работы; организации обеспечения безопасности полетов; организации охраны труда. В соответствии с пунктом 83 ФАП-11 основанием для проведения внеплановой инспекционной проверки эксплуатанта является ухудшение состояния безопасности полетов. Издан приказ Росавиации от 14.01.2014 № 10 «О мерах по обеспечению безопасности полетов и повышению эффективности проведения инспекционного контроля, инспекционных и сертификационных проверок».	Дополнительных мероприятий не требуется
22.	Создать базу данных авиационного персонала (летного, технического, руководителей предприятий), не соответствующего	Приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147 утверждены Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	квалификационным требованиям и допускавших действия (нарушения), влиявшие на безопасность полетов. В условиях дефицита авиаспециалистов, профнепригодные специалисты мигрируют из одних компаний в другие (рекомендация 5.6.4).	диспетчерам) гражданской авиации». В соответствии с пунктом 1.6 указанных ФАП, обладатель свидетельства не может осуществлять функции, предусмотренные свидетельством и соответствующими квалификационными отметками, если он не отвечает требованиям, установленным данными ФАП. В соответствии с частью 4 статьи 11.5 КоАП управление воздушным судном лицом, не имеющим права управления им, влечет наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей.	
23.	Дать директивные указания: не считать нарушениями выполнение экипажем действий, направленных на обеспечение безопасности полетов, в том числе: прерванный взлет, уход на второй круг, уход на запасной аэродром, принятие КВС решения о невыполнении посадки в сложных метеоусловиях, как это существует во всей мировой авиации (рекомендация 5.6.5).	Приказом Минтранса России от 16.11.2011 № 284 внесены изменения в пункт 3.3 ФАП-128, в соответствии с которыми командир ВС принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним. В этих случаях решение КВС не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия.	Дополнительных мероприятий не требуется
24.	В целях принятия	Пунктом 5.7 ФАП-128 установлено, что эксплуатант	Дополнительных

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	профилактических мер ввести во всех авиакомпаниях 100% контроль всех полетов с использованием бортовых средств объективного контроля. Без выполнения этого требования не допускать авиакомпании к полетам (рекомендация 5.6.6).	воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг должен утверждать и выполнять программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов. Пунктом 11 ФАП-11 установлено, что эксплуатант должен организовать выполнение обработки и анализа полетной информации. Пунктом 56 ФАП-11 предусмотрено, что обработка и анализ полетной информации могут осуществляться соответствующими подразделениями эксплуатанта при наличии свидетельства на право проведения соответствующих работ или сертифицированными организациями на основании договоров. Пункт 9.2 распоряжения Минтранса России от 18.07.2001 № НА-281-р «О неотложных мерах по повышению безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации» предусмотрены следующие нормативы расшифровки средств объективного контроля: на воздушных судах 1 класса не менее 90%; на воздушных судах 2 класса не менее 80%; на воздушных судах 3-4 класса не менее 60%. Директивным письмом Росавиации 06.10.2010 № 02.3-619 организациям гражданкой авиации рекомендовано осуществлять анализ полетных данных с периодичностью и учитывая рекомендации пункта 9.2 распоряжения Минтранса России от 18.07.2001 № НА-281-р «О неотложных мерах по обеспечению безопасности полетов	мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		в гражданской авиации Российской Федерации» и Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях гражданской авиации, утвержденного распоряжением Минтранса России от 31.07.2001 № НА-296-р.	
25.	Разработать предложения об ответственности (административной, уголовной) за употребление алкоголя, запрещенных препаратов членами экипажа с учетом положений Руководства по авиационной медицине Международной организации гражданской авиации и международной практики. Рассмотреть возможность установки в кабине пилотов персональных алкотестеров и порядок их использования (рекомендация 5.6.7).	Пунктом 2.5 ФАП-128 запрещается выполнять или предпринимать попытки выполнять функции члена экипажа воздушного судна гражданской авиации, а также диспетчера обслуживания воздушного движения в состоянии алкогольного опьянения, а также под влиянием любых психоактивных веществ. Пунктом 7 статьи 11.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлено, что управление воздушным судном лицом, находящимся в состоянии опьянения, либо уклонение лица, управляющего воздушным судном, от прохождения в установленном порядке медицинского освидетельствования на состояние опьянения, либо передача управления воздушным судном лицу, находящемуся в состоянии опьянения, - влечет лишение права управления воздушным судном на срок от двух до трех лет. Пунктом 1 Статьи 263 Уголовного кодекса Российской Федерации предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшие смерть, причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
26.	Провести проверку выполнения ограничений по застройке в районе аэродромов и приаэродромных территорий (рекомендация 5.6.8).	В ходе расследования катастрофы не выявлено замечаний или нарушений при планировании и проведении строительства в районе аэродрома Ярославль (Туношна). Рекомендация комиссии в соответствующих частях окончательного отчета не обоснована, как это требуется пунктом 2.10.3 ПРАПИ-98.	Дополнительных мероприятий не требуется
27.	Завершить работу по созданию системы поддержания летной годности, обеспечения и продления летных ресурсов в соответствии с международной практикой и Воздушным кодексом Российской Федерации. Провести оценку летной годности эксплуатируемых отечественных воздушных судов, производство которых прекращено (рекомендация 5.6.9).	Пунктом 159 Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 - 2018 годы) (Приложение № 7 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р) предусмотрено совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом создания единого экономического пространства России (Евразийского экономического союза) (ответственные – Минтранс России, Минпромторг России, МИД России, Межгосударственный авиационный комитет; срок реализации 2015 – 2016 годы). Приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132 утверждены федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации». В соответствии с пунктом 3 этих ФАП, правила распространяются на экземпляры ВС, имеющие сертификат типа (аттестат о годности к эксплуатации) и подлежащие регистрации или зарегистрированные в	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
		Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Правила содержат технические требования к летной годности экземпляра ВС и процедуры, обеспечивающие сертификацию экземпляра ВС и оформление сертификата летной годности. В ФАП не делается различий при оценке летной годности ВС на производимые и производство которых прекращено. По результатам проверки Российской Федерации экспертами ИКАО в октябре 2015 года рассмотреть вопрос о необходимости подготовки дополнительных предложений по внесению изменений в ФАП по вопросам поддержания летной годности воздушных судов.	
28.	При оценке состояния воздушных судов руководствоваться не "вольными трактовками" календарных сроков (так называемые старые, новые), а соответствием их летной годности установленным для данного типа воздушного судна разработчиком, а также наличием для них системы ее поддержания со стороны разработчика, изготовителя и эксплуатанта, как это предусмотрено стандартами	Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132, и все другие документы по вопросам поддержания летной годности воздушных судов не содержат классификации воздушных судов по категориям «новое» или «старое».	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	ИКАО и мировой практикой (рекомендация 5.6.10).		
29.	Не допускать ввода в эксплуатацию отечественных воздушных судов, для которых отсутствуют современные тренажеры данного типа воздушного судна (рекомендация 5.6.11).	В январе 2011 года Авиарегистром МАК выдан сертификата типа самолета RRJ-95, который имеет современный комплексный тренажер. Других воздушных судов отечественного производства, впервые получивших сертификат типа МАК, выпущено не было. Требованиями к подготовке летного состава, в том числе с использованием тренажерных комплексов, предусмотрены разделом «Допуск экипажа воздушного судна к полету» ФАП-128.	Дополнительных мероприятий не требуется
30.	Правила выполнения полетов должны соответствовать международным требованиям и быть едиными для международных и внутренних полетов. Для безопасности недопустимо, чтобы российские пилоты летали по двойным стандартам за рубежом и внутри страны (рекомендация 5.6.12).	Действующие ФАП-128 разработаны с учетом требований Приложения 2 и 6 к Конвенции о международной гражданской авиации. Рекомендация комиссии и окончательный отчет по результатам расследования катастрофы не содержат информации о недостатках ФАП-128 и их отличии в какой-либо части от стандартов ИКАО. По результатам проверки Российской Федерации экспертами ИКАО в октябре 2015 года рассмотреть вопрос о необходимости подготовки дополнительных предложений по внесению изменений в ФАП-128.	Дополнительных мероприятий не требуется
31.	В целях обеспечения безопасности региональных полетов, создать крупные региональные авиакомпании на базе существующих, оказав им	Приказом Минтранса России от 16.03.2012 № 65 внесены изменения в пункт 8 ФАП-11, предусматривающие требования, в соответствии с которыми заявитель (эксплуатант) для выполнения регулярных коммерческих воздушных перевозок пассажиров и планируемой	Дополнительных мероприятий не требуется

п/п	Рекомендация комиссии	Принятое решение о порядке реализации	Срок реализации, исполнитель
	государственную поддержку по закупке современной авиационной техники, подготовке и переподготовке авиационного персонала (рекомендация 5.6.13).	программы полетов должен располагать воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов с учетом их резервирования, но не менее: трех, с количеством пассажирских мест до 55; восьми, с количеством пассажирских мест 55 и более. Заявитель (эксплуатант) для выполнения нерегулярных (чартерных) воздушных перевозок пассажиров и планируемой программы полетов на воздушных судах с количеством пассажирских мест более 20 должен располагать воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов с учетом их резервирования, но не менее трех.	