



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных
органов Росавиации

11.10.2018 № _____ Исх-25669/02

На № _____ от _____

При организации первоначальных действий и при расследовании инцидентов (производственных происшествий) возникают вопросы о порядке применения требований пунктов 3.3.2 и 3.4.4 ПРАПИ-98, в части определяющей порядок допуска к работе персонала, отстраненного от выполнения своих обязанностей, а также возвращения воздушного судна в эксплуатацию.

С целью единообразного применения требований пунктов 3.3.2 и 3.4.4 ПРАПИ-98 предлагается использовать следующие рекомендации:

1. Решение о необходимости отстранения персонала от выполнения своих обязанностей, а также отстранения воздушного судна от полетов, должно приниматься в каждом конкретном случае. При принятии такого решения необходимо учитывать:

- а) сохранение данных, которые могут быть утрачены, но являются важными для установления причины инцидента;
- б) серьезность (опасность) инцидента и масштабы расследования;

Примечание: 1. При определении серьезности (опасности) инцидента необходимо исходить из возможности классификации события в качестве «серьезного инцидента» или ситуаций, которые не привели к серьезному инциденту, но создали высокую угрозу безопасности полетов (например, отказы систем ВС категории «Сложная ситуация», риск выкатывания самолета за пределы ВПП при взлете/посадке и т.п.). При определении опасности отказов систем ВС можно учитывать содержание перечня минимального оборудования (MEL) или перечня отклонений от конфигурации (CDL).

2. Масштабы расследования определяются ограничением сроков расследования (10 дней) и ожидаемым результатом от расследования. Например, при расследовании причин отказов

систем ВС, воздействий на ВС внешней среды (столкновения с птицами, поражение атмосферным электричеством) и других подобных случаев, может отсутствовать необходимость анализа профессиональной подготовки персонала, прослушивания внутрикабинных переговоров или переговоров «экипаж – диспетчер», проведения специальных (непредусмотренных эксплуатационно-технической документацией) проверок или экспериментов.

в) наличие нормативно-правовой и эксплуатационно-технической документации, выполнение требований которой позволяет продолжить безопасную эксплуатацию воздушного судна после инцидента;

г) исключение необоснованных задержек при решении вопросов о допуске персонала к выполнению своих обязанностей и возвращении воздушного судна в эксплуатацию.

2. Пункты 3.3.2 и 3.4.4 ПРАПИ-98 предусматривают возможность временного отстранения, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением, а также временной приостановки эксплуатации воздушного судна.

При применении положений пунктов 3.3.2 и 3.4.4 ПРАПИ-98 необходимо исходить из требований:

а) пункта 1.1.5 ПРАПИ-98, согласно которому целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента. Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, проводится отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с ПРАПИ-98;

б) пункта 1.2.2.21 ПРАПИ-98, согласно которому расследование - процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.

3. Применение требований пунктов 3.3.2 и 3.4.4 ПРАПИ-98 предусматривает обязанность территориального органа Росавиации места события без задержек приступить к организации первоначальных действий и формированию комиссии по расследованию инцидента.

Территориальный орган Росавиации обязан самостоятельно проводить предварительную классификацию событий в соответствии с требованиями ПРАПИ-98, не дожидаясь решения Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации.

Непредставление (задержка с предоставлением) кандидатур от организаций, привлекаемых к расследованию, не должно задерживать издание приказа территориального органа Росавиации о назначении комиссии по расследованию. В этом случае, в дальнейшем в состав комиссии по расследованию могут быть внесены изменения дополнительным приказом.

4. С учетом требований пунктов 1.1.5 и 1.2.2.21 ПРАПИ-98 временное отстранение, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением, а также воздушного судна производится с целью получения или сохранения данных, необходимых для установления причины инцидента.

Решение несвязанных с расследованием вопросов о порядке и условиях допуска к дальнейшей работе персонала или возвращения в эксплуатацию воздушного судна не входит в компетенцию комиссии по расследованию.

4.1. Пункт 3.3.2 ПРАПИ-98 устанавливает, что персонал допускается к выполнению своих обязанностей решением соответствующего руководителя по согласованию с председателем комиссии.

С учетом этого требования председатель комиссии по расследованию должен согласовать такое решение в случае, если постоянное присутствие ранее временно отстраненного персонала не требуется для расследования. Согласование или несогласование председателя комиссии не означает признание соответствия или несоответствия персонала требованиям нормативно-правовых актов.

4.2. Пункт 3.4.4 ПРАПИ-98 устанавливает, что председатель комиссии по расследованию авиационного инцидента может дать разрешение на замену отказавшего агрегата (детали) и ввод в соответствии с НТЭРАТ ГА воздушного судна в строй в установленном порядке до прибытия представителей промышленности, ремонтной организации и владельца воздушного судна в случае, если в ходе расследования бесспорно установлено, что причиной авиационного инцидента является отказ (неисправность) авиационной техники, который может быть устранен заменой отказавшего агрегата (детали). Отказавший агрегат (деталь) сохраняется в неприкосновенности до прибытия представителей заинтересованных организаций, участвующих в расследовании. В случае направления отказавших агрегатов на исследование разрешение на ввод воздушного судна в строй дает комиссия по расследованию авиационного инцидента. Решение комиссии оформляется протоколом.

Указанные требования пункта 3.4.4 ПРАПИ-98 не означают, что они должны применяться во всех, без исключения, случаях ввода воздушного судна в строй в установленном порядке:

а) примененный в пункте 3.4.4 ПРАПИ-98 термин «ввод воздушного судна в строй в установленном порядке» следует использовать в контексте требований пунктов 2.28, 2.29, 2.32 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. При этом необходимо учитывать, что восстановление летной годности и оформление требуемой пономерной и производственно-технической

документации осуществляется вне рамок расследования;

б) замена отказавшего агрегата (детали) при вводе воздушного судна в строй в установленном порядке должна производиться с обеспечением сохранности (исключения утраты или искажения) данных, необходимых для установления причины его отказа, как это предусмотрено пунктами 3.3.2, 3.3.4 (до начала работы комиссии) или 3.4.5 (в процессе работы комиссии) ПРАПИ-98;

в) решение о необходимости получения разрешения председателя комиссии по расследованию на замену отказавшего агрегата (детали) и ввод воздушного судна в строй в установленном порядке принимается в каждом конкретном случае, в том числе в ходе организации и проведения первоначальных действий, с учетом рекомендаций пункта 1 настоящего письма.

4.3. Пункт 3.4.4 ПРАПИ-98 в исключительных случаях разрешает перегонку воздушного судна на базовый аэродром до завершения расследования инцидента. При этом составляется технический акт о состоянии воздушного судна, в котором обосновывается возможность безопасного перелета и оговариваются условия перелета и меры безопасности.

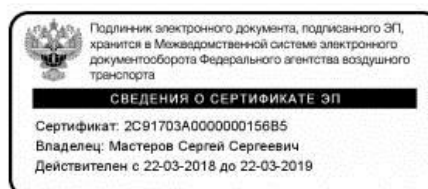
К исключительным случаям относится перегонка воздушного судна, обусловленная особыми условиями эксплуатации воздушного судна. Определение термина «особые условия эксплуатации воздушного судна» дано в пункте 1.1 Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на выполнение разовых полетов воздушных судов, если такие разрешения обусловлены особыми условиями эксплуатации воздушного судна и необходимы для обеспечения безопасности полета, утвержденного приказом Минтранса России от 14.02.2013 № 43 (далее – Административный регламент).

Комиссия по расследованию должна учитывать, что составление предусмотренного пунктом 3.4.4 ПРАПИ-98 технического акта о состоянии воздушного судна необходимо для выполнения требований пункта 16 Административного регламента.

Составление технического акта в других случаях ПРАПИ-98 не требуется.

5. Аналогичного порядка применения требований пунктов 3.3.2 и 3.4.4 ПРАПИ-98 следует придерживаться при расследовании производственных происшествий.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров

Лучинин Валерий Владимирович
(495) 645 85 55, доб. 5232