



Генеральная прокуратура
Российской Федерации

ул. Б. Дмитровка, 15а
Москва, Россия, ГСП-3, 125993

Руководителю Федерального
агентства воздушного транспорта

Нерадько А.В.

27.11.2018 № 23/1-30-18



ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

Об устранении нарушений в
деятельности Северо-Западного
межрегионального территориального
управления Росавиации

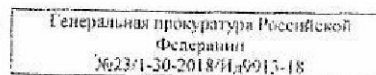
Генеральной прокуратурой Российской Федерации в ходе проверки организации работы Северо-Западной транспортной прокуратуры выявлены системные недостатки в деятельности поднадзорного данной прокуратуре Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации (далее – СЗ МТУ).

Так, комиссией Генеральной прокуратуры Российской Федерации вскрыты грубые нарушения, допущенные СЗ МТУ при сертификации единичных экземпляров воздушных судов.

В ходе изучения сертификационных дел 18 воздушных судов установлено, что они идентичны типовым воздушным судам, имеющим выданные авиационными властями России, Соединенных Штатов Америки и Евросоюза сертификаты типа. При таких обстоятельствах сертификация данных воздушных судов под видом единичных экземпляров не соответствует требованиям пункта 2 части 1 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ), пункта 1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее – ФАП № 118).

Кроме того, при проведении испытаний данных летательных аппаратов требования, предусмотренные пунктом 3 приложения № 1 к ФАП № 118, о необходимости подтверждения эксплуатационных и расчетных нагрузок не выполнены, работы проведены без учета коэффициентов безопасности. По отдельным воздушным судам имеются противоречия между сведениями, содержащимися в выданных при сертификации документах, и эксплуатационной документацией.

АЛ № 010820



Должностными лицами СЗ МТУ к выполнению авиаработ допускаются воздушные суда, не предназначенные для данных целей.

Так, в приложения к сертификатам на выполнение авиационных работ ООО «Авиакомпания «Восход», ООО «СПБ АТЦ «Полет», НП «Невский аэроклуб», ООО «Аэроплан», ООО «Балтаэросервис», ООО «Соправиа» вопреки требованиям пункта 3 статьи 21 ВК РФ, а также пункта 1 ФАП № 118 включен 31 единичный экземпляр воздушного судна, использование которых допускается лишь в деятельности авиации общего назначения.

Выявлены нарушения, допущенные при проверке знаний кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала.

Территориальной квалификационной комиссией не обеспечена объективная проверка знаний при тестировании кандидатов на получение соответствующих свидетельств. Правильные ответы на вопросы содержатся в открытом доступе в персональных компьютерах, на которых осуществляется тестирование. Кроме того, отсутствуют видеозаписи тестирования 105 кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала, проведенного в 2017 и 2018 годах. Изложенное противоречит статье 53 ВК РФ, пункту 5 Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 № 670 и согласно пункту 15 Порядка образования и работы высшей квалификационной комиссии и территориальных квалификационных комиссий, утвержденного приказом Минтранса России от 10.02.2014 № 33, влечет за собой исключение всех лиц, проводивших контроль знаний, из состава квалификационных комиссий.

Установлены факты незаконной выдачи подконтрольным СЗ МТУ авиационным учебным центром АО «НПО «СПАРК» удостоверений о прохождении обучения авиационным специалистам.

Так, в нарушение пункта 61 Федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала», утвержденных приказом Минтранса России от 29.09.2015 № 289, документы об обучении пилотов Колесникова А.В., Войчука А.П., Вешкурцева П.В., бортмеханика Ковтуна В.В., авиатехника Надсадного Е.А., выданы без прохождения данными лицами программ подготовки в полном объеме.

Имели место факты некачественного расследования авиационных инцидентов. Причины произошедших инцидентов выясняются не в полном объеме, меры к их недопущению вырабатываются не во всех случаях, что противоречит части 2 статьи 95 ВК РФ и пункту 1.1.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609.

Так, не выяснены конкретные причины 9 авиационных инцидентов, произошедших: 18.03.2017 – падение уровня гидрожидкости в полете (причина негерметичности клапана не установлена); 12.05.2017 – самовыключение двигателя (причина разрушения лопаток компрессора не выяснялась); 10.07.2017 – падение уровня гидрожидкости (не дана оценка факту разрушения уплотнительного кольца); 21.08.2017 – отказ указателя скорости (причина наличия влаги в электронном блоке системы воздушных данных не выяснена); 14.09.2017 – падение давления масла в двигателе (не дана оценка причинам деформации уплотнительного кольца); 03.01.2018 – срабатывание сигнализации неисправности реверса двигателя (причина замыкания выключателя не установлена); 23.02.2018 – падение давления масла в двигателе (не выяснены причины неисправности); 25.03.2018 – падение давления масла в двигателе (не дана оценка факту загрязнения фильтра); 05.06.2018 – неисправность реверса двигателя при взлете (не установлена причина отказа концевых выключателей).

В качестве причины произошедшего 20.06.2017 с воздушным судном Boeing 737-800 авиакомпании «Россия» инцидента указана неисправность гидромеханического агрегата. В то же время проверка данного изделия заводом-изготовителем нарушений в его работе не выявила. При этом меры по повторному направлению изделия на исследование и установлению объективной причины авиационного события СЗ МТУ не приняты.

В материалах расследования инцидентов, произошедших 16.12.2017 и 26.04.2018 с самолетами Airbus 321 авиакомпании «Россия» и Ту-204 ФГБУ «СЛО Россия», также имеются экспертные заключения, которые противоречат выводам, сформированным комиссией СЗ МТУ.

По результатам расследования инцидента, произошедшего 16.05.2018 с воздушным судном Boeing 747-400 авиакомпании «Россия», установлено, что причиной разрушения кронштейна навески рычага соединения явилась его коррозия. При этом комиссией СЗ МТУ не выработаны рекомендации, направленные на недопущение подобных фактов. Аналогичные нарушения допущены при проведении расследований и иных инцидентов.

Причинами и условиями допущенных нарушений законодательства является ненадлежащая реализации ответственными должностными лицами СЗ МТУ предоставленных Росавиации пунктами 5.4.2, 5.4.6, 5.4.12, 5.4.28 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, полномочий, а также недостаточный ведомственный контроль за указанными вопросами со стороны Росавиации.

На основании изложенного, руководствуясь статьей 24 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»,

ПРЕДЛАГАЮ:

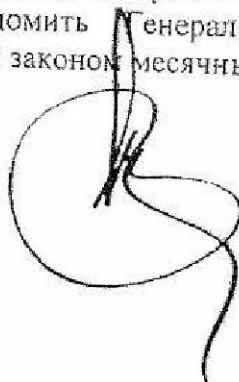
1. Рассмотреть настоящее представление с участием представителей Генеральной прокуратуры Российской Федерации и принять исчерпывающие меры к устранению выявленных нарушений закона и их недопущению.

2. Разработать и реализовать комплекс мер, направленных на обеспечение надлежащего ведомственного контроля за деятельностью территориальных управлений Росавиации.

3. Рассмотреть вопрос о привлечении к дисциплинарной ответственности лиц, виновных в указанных нарушениях.

4. О рассмотрении представления, принятых конкретных мерах по устранению допущенных нарушений закона, их причин и условий, а также о результатах принятых мер уведомить Генеральную прокуратуру Российской Федерации в установленный законом месячный срок.

Заместитель Генерального прокурора
Российской Федерации



Н.А. Винниченко