

# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ  
от 29 июля 1994 г. N 66

## О МЕРАХ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА И УПРАВЛЕНИИ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

В соответствии с Постановлениями коллегии Министерства транспорта Российской Федерации от 4 ноября 1992 г. N 9 и от 19 августа 1993 г. N 16 Комиссией по регулированию воздушного движения (Росаэронавигацией), государственными предприятиями по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением (ИВП и УВД) проводится работа по повышению уровня безопасности воздушного движения.

Однако в этой деятельности отмечаются существенные недостатки.

Серьезную угрозу для безопасности воздушного движения представляет недостаточная надежность и значительный износ средств радиотехнического контроля и аэронавигационного оборудования. Большая часть радиолокационного и радионавигационного оборудования не отвечает международным стандартам ИКАО, вырабатывает или работает на продленном ресурсе, что отрицательно сказывается на качестве УВД. В настоящее время отсутствуют 118 прямых каналов связи между смежными РЦ и ВРЦ. По этой причине имеют место случаи перевода центров УВД на ограниченный регламент работы.

Отмечаются грубейшие нарушения производственной дисциплины, отсутствие контроля за ней со стороны руководящего и инспекторского состава, имеются факты сокрытия диспетчерским составом докладов экипажей воздушных судов о нарушениях при УВД.

Не принимаются должные меры по эффективному использованию воздушного пространства. В результате нечеткого планирования воздушного движения Главным и зональными центрами ЕС УВД, отсутствия должной координации служб УВД на воздушных трассах, в том числе международных (особенно на транссибирской), создаются сложные ситуации из-за неравномерности воздушного движения, что влияет на пропускную способность воздушных трасс и коридоров. От иностранных авиакомпаний имеются претензии на некачественное управление воздушным движением.

При попустительстве руководства службы движения в Хабаровском районном Центре (РЦ) в течение 15 дней смена выходила на работу без руководителя полетов. В зоне обслуживания этого РЦ 27.11.93 произошло опасное сближение воздушных судов иностранных авиакомпаний, которые разошлись на встречных курсах в разнице по высоте 120 м с переменным профилем полета.

В зоне обслуживания Санкт-Петербургского РЦ 31.07.93 воздушные суда разошлись на попутных курсах на расстоянии 300 м. Авиационные происшествия были предотвращены только благодаря активным действиям экипажей воздушных судов.

Международный аэропорт "Внуково" 29.08.93 не смог обеспечить прием иностранных воздушных судов. 14 воздушных судов иностранных авиакомпаний ушли на запасные аэродромы из-за неподготовленности службы движения к обеспечению международных полетов. Экипажи воздушных судов были поставлены в крайне сложные условия.

Отмечается резкое увеличение нарушений правил обеспечения полетов и порядка использования воздушного пространства Российской Федерации. Только за 5 месяцев 1994 года отмечено 144 нарушения, из которых 85 процентов - по причине неудовлетворительного обеспечения полетов.

Часть руководителей авиапредприятий используют аэронавигационные сборы не по назначению. По этой причине заработная плата диспетчерскому составу выплачивается нерегулярно, что приводит к социальным конфликтам и сокращению численности состава специалистов.

Отмеченные недостатки свидетельствуют о том, что Росаэронавигация, Департамент воздушного транспорта, региональные управления воздушного транспорта не установили должного контакта с целью организации контроля за работой служб УВД и ЭРТОС, повышения ответственности руководителей авиапредприятий всех форм собственности за состояние безопасности воздушного движения. Не отработана система разъяснительной работы в авиапредприятиях по предупреждению авиационных происшествий, не принимаются действенных мер к нарушителям нормативных документов, регламентирующих безопасность воздушного движения. Недостаточно активно применяются методы воздействия на нарушителей - приостановление или лишение сертификатов и лицензий. Это свидетельствует о том, что требования коллегии Минтранса России от 4 ноября 1992 г. N 9 не выполняются в полном объеме.

В целях повышения уровня безопасности при управлении воздушным движением приказываю:

1. Председателю Росаэронавигации Шелковникову В.Г., Директору Департамента воздушного транспорта Замотину В.В.:

1.1. До 01.01.95 принять меры к завершению формирования госпредприятий по ИВП и УВД, включающих в свой состав службы движения, ЭРТОС и центры ЕС УВД.

1.2. Усилить контроль за деятельностью служб УВД и ЭРТОС в период образования госпредприятий по ИВП и УВД, не допускать снижения уровня безопасности полетов. Инспекции по безопасности полетов ДВТ и Инспекции по безопасности воздушного движения Росаэронавигации в пределах своей компетенции обеспечить контроль за выполнением межправительственных Соглашений по международным полетам.

1.3. До 01.10.94 организовать проведение проверок предприятий и служб УВД. При выявлении нарушений, влияющих на безопасность полетов, принимать меры по их устранению, а при необходимости вводить установленные ограничения вплоть до запрещения полетов.

1.4. Повысить персональную ответственность руководителей, специалистов подразделений Росаэронавигации, Департамента воздушного транспорта, Региональных управлений воздушного транспорта, обеспечивающих безопасность полетов, за выполнение Приказов Министра транспорта Российской Федерации от 20.12.91 N 39 и от 29.06.92 N 79. Должностных лиц, нарушающих указанные Приказы, привлекать к дисциплинарной ответственности в соответствии с действующим законодательством.

1.5. Принять меры по усилению контроля за выполнением правил обеспечения полетов и порядком использования воздушного пространства эксплуатантами воздушного транспорта и службами УВД путем проведения инспекциями по безопасности полетов Росаэронавигации и ДВТ комплексных проверок.

1.6. По выявленным фактам нарушений положений, норм и правил по безопасности полетов, включая необоснованные отказы в приеме воздушных судов на запасные аэродромы, которые поставили или могли поставить жизнь и здоровье пассажиров в опасность, материалы направлять в органы Прокуратуры для привлечения виновных лиц к уголовной ответственности в соответствии со ст. 85 УК Российской Федерации.

1.7. Обеспечить контроль за целевым использованием аэронавигационных сборов на поддержание системы ОВД в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.05.94 N 424.

1.8. Внести в Сборник аэронавигационной информации (АИП) Российской Федерации требование в части ведения радиосвязи между экипажем и органом УВД в верхнем воздушном пространстве международных воздушных трасс на английском языке и с 01.11.95 ввести его в действие.

2. Председателю Росаэронавигации Шелковникову В.Г.:

2.1. До 01.08.94 организовать Совет Росаэронавигации по безопасности воздушного движения.

До 20.08.94 рассмотреть на специальном заседании Совета ход выполнения Постановления коллегии Минтранса России от 4 ноября 1992 г. N 9 о состоянии безопасности полетов гражданских воздушных судов Российской Федерации. В дальнейшем установить регламент рассмотрения состояния безопасности воздушного движения на Совете по безопасности воздушного движения и на Совете директоров ежеквартально и один раз в полугодие вносить предложения для рассмотрения этого вопроса на коллегии Минтранса.

2.2. Установить, что анализ материалов расследования всех инцидентов при ИВП и УВД рассматривается Советом Росаэронавигации по безопасности воздушного движения в течение месяца с разработкой мероприятий по их предупреждению и контролем выполнения. Решения Совета с выводами о причинах инцидентов и предложениями доводятся до сведения должностных лиц, имеющих право наложения дисциплинарных взысканий.

2.3. До 01.10.95 разработать проекты типовых контрактов для авиаспециалистов, связанных с обеспечением безопасности воздушного движения, имея в виду необходимость обязательного установления в них положений об ответственности за нарушения действующих нормативов и правил, угрожающие безопасности полетов, а также за сокрытие этих нарушений, вплоть до увольнения, расторжения контрактов в порядке, установленном действующим законодательством, с изъятием сертификата на соответствие занимаемой должности.

До 01.01.95 обеспечить внедрение методов предотвращения авиационных происшествий в соответствии с рекомендациями ИКАО (док. 9422-АН/923) путем создания многоуровневой автоматизированной системы контроля и управления безопасностью воздушного движения в аэронавигационной системе России, используя передовой международный опыт.

2.4. Принять меры по поддержанию эксплуатационной надежности радиотехнических средств обеспечения полетов.

2.5. Провести мероприятия по модернизации средств объективного контроля. Обеспечить хранение видеозаписей и записей радиообмена в течение 14 суток, в первую

очередь в пунктах УВД, обслуживающих ВС иностранных авиакомпаний.

2.6. Организовать и внедрить в практику систему добровольных сообщений о недостатках в деятельности предприятий УВД и ЭРТОС в целях своевременного обнаружения и устранения аварийных факторов.

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

2.6. До 01.01.95 завершить создание в составе региональных госпредприятий по ИВП и УВД отделов инспектирования и сертификации по УВД и ЭРТОС. До 01.09.94 разработать и утвердить типовое положение об этих отделах.

2.7. До 01.09.94 разработать и внести в Госкомстат предложения о введении системы отчетности государственных предприятий по ИВП и УВД по вопросам обеспечения безопасности воздушного движения.

2.8. До 01.01.95 разработать и утвердить Руководство по сертификации государственных предприятий по ИВП и УВД.

2.9. С 01.08.94 приступить к проведению аттестации руководителей госпредприятий по ИВП и УВД и других специалистов, связанных с обеспечением безопасности полетов, для выдачи сертификатов на соответствие должности.

2.10. До 01.01.95 подготовить предложения по разработке законопроекта об обязательном страховании воздушного пространства Российской Федерации от риска столкновений воздушных судов.

2.11. Активизировать в общероссийских и отраслевых средствах массовой информации, а также специализированных изданиях пропаганду безопасности воздушного движения, анализируя обстоятельства, причины авиационных инцидентов с иллюстрацией событий.

2.12. Донесения о выполнении настоящего Приказа представлять в Министерство транспорта ежеквартально через Отдел безопасности движения.

3. Контроль за исполнением Приказа возложить на заместителя Министра транспорта РФ Шевчука А.А.

4. Приказ объявить личному составу гражданской авиации.

И.о. Министра  
А.Н.БЕВЗЕНКО