МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

02.11.2026 № Исх-37367/02.1

На № _____ от _____

Руководителям (начальникам)
территориальных органов Росавиации

Руководителям авиапредприятий
и организаций гражданской авиации

Уважаемые коллеги!

Для использования в работе направляем Информацию по безопасности полетов № 8, подписанную совместно с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, о недопустимости формального подхода к функционированию СУБП, обеспечению надлежащего рассмотрения и анализа информации по безопасности полетов, а также о персональной ответственности за сокрытие авиационных происшествий, инцидентов и иных событий, подлежащих обязательному информированию.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

С уважением,

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в Межведомственной системе электронного документооборота Федерального агентства воздушного транспорта
СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП
Сертификат: 00AB067EFE0564A2786945AC5C824263A1
Владелец: Гаврюшин Алексей Алексеевич
Действителен с 26-09-2025 до 20-12-2026

А.А. Гаврюшин

Искандарова Ирина Овиковна
8 (495) 645 85 55 доб. 52-22

Документ зарегистрирован № Исх-37367/02.1 от 02.11.2026 Искандарова И.О. (Росавиация)
Документ зарегистрирован № ВХ-25085/ЦМТУ от 02.11.2026 (Центральное МТУ Росавиации)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (РОСАВИАЦИЯ)
Ленинградский просп., д. 37, Москва, ГСП-3, 125993
Тел.: (499) 231-50-00, Факс: (499) 231-56-56
E-mail: rusavia@favt.gov.ru

«28» 10 2026 г.
Исх-36785/02

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА (РОСТРАНСНАДЗОР)

Ленинградский проспект, дом 37,
Москва, А-167, ГСП-3, 125993

Руководителям (начальникам)
территориальных органов
Росавиации

Руководителям авиапредприятий
и организаций гражданской
авиации

Информация по
безопасности полетов № 8

Уважаемые руководители!

12 августа 2026 г. на межведомственном совещании Росавиации, Ространснадзора и Генеральной прокуратуры Российской Федерации рассмотрена проблема отсутствия должного анализа и оценки отдельными руководителями организаций гражданской авиации (юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями) информаций по безопасности полетов (далее – ИБП), а также рекомендаций, выработанных по результатам расследований авиационных событий.

Анализ показывает, что такое игнорирование уже приводило к авиационным событиям, в том числе к катастрофам. Риски, о которых Росавиация заблаговременно информировала организации, впоследствии реализовывались в виде цепочки не устранённых отклонений от нормального функционирования, которые становились причинами фактических событий – именно потому, что доведенная информация не была оценена и не повлекла управленческих решений.

Примеры последствий невыполнения рекомендаций ИБП:

ИБП № 10 и № 11 за 2022 год, ИБП № 7 за 2025 год – катастрофа воздушного судна Ан-24 АО «Авиакомпания «Ангара» в 2025 году. В 2025 году в ходе контрольного (надзорного) мероприятия Ространснадзора в авиакомпании выявлены грубые нарушения требований безопасности полетов, повлекшие временный запрет полетов 18 из 28 воздушных судов, однако необходимые выводы авиакомпанией сделаны не были.

ИБП № 6 за 2026 год – посадка на не заданную ВПП (авиакомпания «Азимут» аэропорт Махачкала в 2026 году).

Документ зарегистрирован № Исх-37367/02.1 от 02.11.2026 Искандарова И.О. (Росавиация)
Документ зарегистрирован № ВХ-25085/ЦМТУ от 02.11.2026 (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 2 из 6. Страница создана: 02.11.2026 15:45

ИБП № 7[1] за 2023 год, ИБП № 1[1], № 9 и № 9[1] за 2025 год – повреждения воздушных судов (далее – ПВС), фиксируются не единичные случаи, только с начала 2026 года произошло 33 случая.

За период с 01.01.2024 по 27.10.2026 с воздушными судами коммерческой гражданской авиации зарегистрировано 155 случаев ПВС, из них 118 (более 75 %) обусловлены столкновениями с транспортными средствами (68 случаев) и аэродромным оборудованием (50 случаев).

Основные причины ПВС: нарушение правил подъезда (отъезда) автотранспорта; отъезд средств наземного обслуживания без предварительного отсоединения от воздушного судна; нарушение стандартных процедур их эксплуатации; использование неисправных средств наземного обслуживания. Все эти факторы опасности были известны и ранее доведены до организаций через ИБП.

Ежегодный анализ состояния безопасности полетов, выпускаемый Росавиацией, также содержит сведения о произошедших событиях и рекомендации, в том числе по результатам расследований. Эти материалы подлежат такому же обязательному рассмотрению в рамках СУБП.

Аналогичные нарушения фиксирует Ространснадзор: в период с января 2024 года по настоящее время по результатам более 420 контрольных (надзорных) мероприятий и обязательных профилактических визитов на одну проверку приходится 3 нарушения, связанных с ненадлежащим функционированием СУБП.

В соответствии со статьей 24.1. Воздушного кодекса Российской Федерации и Правилами разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2022 г. № 642 (далее – Правила), на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей гражданской авиации возложена обязанность по выявлению, оценке факторов опасности и риска и управлению ими. Поступающая от Росавиации ИБП представляет собой результат проведенного государством анализа данных о рисках. С момента ее получения юридические лица (индивидуальные предприниматели) обязаны провести ее оценку и выработать соответствующие мероприятия.

Обращаем внимание: само по себе ознакомление с информационным бюллетенем, письмом, материалом расследования или рекомендацией не является достаточной управленческой реакцией. Реальное функционирование СУБП предполагает документируемый цикл:

получение информации → оценка применимости → выявление факторов опасности → оценка рисков их проявления→ решение о мерах, корректирующих состояние АТС в части обеспечения снижения рисков → назначение ответственных и сроков → контроль выполнения → оценка результативности (эффективности)

Отсутствие любого из этих звеньев означает, что СУБП в организации не функционирует. Так, в 2026 году в АО «Ижавиа» не выявлялись факторы опасности,

Документ зарегистрирован № Исх-37367/02.1 от 02.11.2026 Искандарова И.О. (Росавиация)
Документ зарегистрирован № ВХ-25085/ЦМТУ от 02.11.2026 (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 3 из 6. Страница создана: 02.11.2026 15:45

не оценивались риски и не применялась, предусмотренная РУБП матрица оценки рисков, корректирующие мероприятия по добровольным сообщениям не доводились до завершения – при том, что аналогичные нарушения уже были зафиксированы проверкой Ространснадзора в 2025 году.

В целях единообразного и фактического исполнения требований Воздушного законодательства руководителям организаций гражданской авиации (юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, указанным в пункте 2 статьи 24.1. Воздушного кодекса Российской Федерации) необходимо обеспечить:

1. Внесение в руководство по управлению безопасностью полетов (далее – РУБП), иные документы СУБП, а также в применимые локальные акты, обязательные к исполнению в силу требований воздушного законодательства Российской Федерации (в том числе, в зависимости от вида деятельности, в руководство по деятельности, руководство по производству полетов, РОТО), порядка получения, регистрации, обработки, анализа и документированного рассмотрения информации по безопасности полетов, поступающей из «внешних» источников. В указанных документах следует закрепить, что поступающая от Росавиации ИБП, включая результаты анализа данных о факторах опасности и риска, подлежит обязательному рассмотрению, а при установлении ее применимости к деятельности организации – учету в процессах СУБП с оценкой и документированием риска проявления подобных факторов опасности в организации и принятию необходимых корректирующих и (или) предупреждающих мер.

2. Определение в РУБП перечня «внешних» источников ИБП. В такой перечень следует включить как минимум информацию Росавиации, размещаемую и (или) распространяемую по официальным каналам, включая материалы и сведения АМРИПП, информационные бюллетени и письма по безопасности полетов, результаты государственного анализа факторов опасности и рисков, а также рекомендации, выработанные по результатам расследований авиационных происшествий и инцидентов (ПВС, ЧП), в части, относящейся к деятельности конкретной организации. К «внешним» источникам следует также относить материалы профилактических мероприятий Ространснадзора, включая информирование, руководства по соблюдению обязательных требований и обобщения правоприменительной практики. Перечень не должен быть закрытым и подлежит актуализации с учетом характера и масштаба деятельности, в рамках постоянного совершенствования СУБП.

3. Установление персональной ответственности должностного лица (структурного подразделения) за первичную обработку внешней информации по безопасности полетов, ее направление по компетенции, организацию оценки применимости и контроль прохождения информации через процессы СУБП.

4. Обязательную документированную оценку применимости поступившей информации к деятельности организации. При наличии относимого фактора опасности либо признаков его возможного проявления необходимо обеспечить его регистрацию в принятой в организации системе учета факторов опасности, проведение оценки риска и принятие управленческого решения. Решение о неприменимости информации также должно быть мотивировано и документировано.

Документ зарегистрирован № Исх-37367/02.1 от 02.11.2026 Искандарова И.О. (Росавиация)
Документ зарегистрирован № ВХ-25085/ЦМТУ от 02.11.2026 (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 4 из 6. Страница создана: 02.11.2026 15:45

5. Рассмотрение выводов и рекомендаций, содержащихся в ИБП, с определением необходимых корректирующих и предупреждающих мероприятий. Рекомендации, обязательность исполнения которых установлена законодательством Российской Федерации, должны исполняться в установленном порядке. В отношении иных рекомендаций, организация обязана обеспечить их содержательную оценку в рамках СУБП. При принятии рекомендации в качестве меры управления риском – обеспечить ее реализацию, контроль сроков и последующую оценку результативности.

6. Обеспечение прослеживаемости принятых решений: в документации СУБП должны быть отражены источник информации, дата поступления и рассмотрения, выявленный фактор опасности, результаты оценки риска, принятое решение, разработанные мероприятия, ответственные исполнители, сроки, статус выполнения и результаты оценки эффективности мероприятий по снижению риска.

7. Периодическое представление руководителю организации обобщенных результатов анализа «внешней» ИБП, включая сведения о повторяющихся факторах опасности, невыполненных мероприятиях, просроченных действиях и рисках, остающихся выше установленного организацией приемлемого уровня.

8. Проведение внутренней проверки (аудита) РУБП и фактических процессов СУБП на предмет наличия и работоспособности указанного механизма. При отсутствии соответствующих процедур – внесение необходимых изменений в документы СУБП и организацию практической работы.

Особо подчеркиваем: ответственность руководителя организации не исчерпывается утверждением РУБП или назначением подразделения по безопасности полетов. Распределение функций внутри организации не устраняет обязанность руководства обеспечить фактическое применение СУБП, принятие решений по выявленным рискам и контроль эффективности принятых мер. Наличие документов при отсутствии подтверждаемого процесса анализа информации и управленческой реакции будет свидетельствовать о формальном функционировании СУБП и подлежит оценке с точки зрения соблюдения обязательных требований воздушного законодательства.

Соблюдение требований Правил относится к предмету федерального государственного контроля (надзора) в области гражданской авиации. При выявлении фактов неисполнения обязательных требований, в том числе отсутствия предусмотренных СУБП процессов либо их фактического неприменения, соответствующие обстоятельства могут являться основанием для принятия мер в пределах компетенции уполномоченных государственных органов и органов прокуратуры. Такие меры применяются на практике и подтверждаются в суде: в 2026 году в АО «АК Баргузин» повторно выявлены занижение фактической взлетной массы воздушных судов в заданиях на полет и нарушения режима труда и отдыха персонала, при этом законность мер инспекторского реагирования по результатам проверки 2025 года подтверждена судами двух инстанций (дело № А51-17567/2025).

Дополнительно обращаем внимание, что в соответствии со статьей 11.30. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях умышленное сокрытие авиационного происшествия, инцидента или сведений о них,

Документ зарегистрирован № Исх-37367/02.1 от 02.11.2026 Искандарова И.О. (Росавиация)
Документ зарегистрирован № ВХ-25085/ЦМТУ от 02.11.2026 (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 5 из 6. Страница создана: 02.11.2026 15:45

либо искажение информации, либо повреждение или уничтожение бортовых или наземных средств объективного контроля или других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, влечет наложение административного штрафа.

Настоящая ИБП не устанавливает новых обязательных требований, а направлена на обеспечение надлежащего исполнения действующих требований воздушного законодательства Российской Федерации и формирование единообразного подхода к использованию информации по безопасности полетов в СУБП юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Содержание настоящей информации по безопасности полетов и изложенный в ней подход согласованы с Генеральной прокуратурой Российской Федерации.

Предлагаем в срок до 25.12.2026 привести РУБП, иные применимые локальные акты и практику функционирования СУБП в соответствие с изложенным подходом, обеспечить системную обработку и анализ «внешней» ИБП, принятие мотивированных управленческих решений и контроль их исполнения. О результатах рассмотрения обращения и принятых мерах просим проинформировать территориальные управления Росавиации и Ространснадзора.

Врио руководителя Федерального агентства воздушного транспорта

_____ Н.В. Андрианова

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

_____ В.Б. Гулин

Гаврюшин Алексей Алексеевич
(495) 645-85 55 доб. 5211

Документ зарегистрирован № Исх-37367/02.1 от 02.11.2026 Искандарова И.О. (Росавиация)
Документ зарегистрирован № ВХ-25085/ЦМТУ от 02.11.2026 (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 6 из 6. Страница создана: 02.11.2026 15:45