



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

П Р И К А З

27 февраля 2015

Москва

№ 101

**О реализации мероприятий по результатам
расследования чрезвычайного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24410**

06.05.2013 в районе населенного пункта Преображенка Иркутской области произошло чрезвычайное происшествие с вертолетом Ми-8Т RA-24410 ОАО «Авиакомпания «Ангара».

При выполнении работ по ликвидации ледяных заторов на реке Нижняя Тунгуска произошел подрыв находившихся на борту вертолета взрывчатых веществ. Информация об обстоятельствах и причинах чрезвычайного происшествия приведена в приложении к настоящему приказу.

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 подпунктом 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. Начальнику Управления регулирования перевозок Росавиации А.А. Круглову, начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации А.И. Духанину, начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерову с учетом результатов расследования чрезвычайного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24410:

1.1. провести анализ достаточности содержащихся в пунктах 16 и 39 Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по предоставлению в установленном порядке эксплуатантам воздушных судов освобождений от выполнения установленных требований, связанных с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом, утвержденного приказом Минтранса России от 13.02.2013 № 39 (далее – Административный регламент), процедур, позволяющих Росавиации выдавать (отказывать в выдаче) эксплуатантам воздушных судов обоснованные освобождения от выполнения установленных требований, связанных с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом. По результатам, при необходимости, подготовить предложения по внесению изменений в Административный регламент;

1.2. рассмотреть целесообразность и возможность применения ВС гражданской авиации для проведения взрывных работ. В случае принятия решения о возможности выполнения данного вида работ, оценить международный опыт подобных работ и подготовить предложения в Минтранс России по разработке Порядка подготовки и проведения взрывных работ по ликвидации ледяных заторов на водных магистралях, предусматривающего, в частности, чёткое разделение полётов на транспортные полеты, в ходе которых взрывчатые вещества и средства взрывания доставляются с мест хранения на площадки, где готовятся (снаряжаются) заряды, и собственно полеты по проведению взрывных работ, а также предложения по доработке и гармонизации существующей нормативной базы с учетом международного опыта с привлечением к разработке Технологии выполнения авиационных работ федерального государственного унитарного предприятия «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации»;

1.3. определить порядок выполнения оценки достаточности принимаемых мер для достижения общего уровня безопасности при перевозке, равнозначного уровню, обеспечиваемому при соблюдении положений Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО Doc 9284 AN/905 (далее – Технические инструкции ИКАО), при выдаче освобождения от действия положений Технических инструкций ИКАО и согласовании порядка перевозки опасного груза и подготовить предложения в Минтранс России по закреплению разработанного порядка в Административном регламенте;

1.4. в качестве альтернативы выдаче освобождения на каждый конкретный полет (серию полётов) рассмотреть вопрос и при необходимости подготовить предложения в Министерство транспорта Российской Федерации по разработке и изданию единого нормативного документа, который определял бы порядок обеспечения равнозначного уровня безопасности полетов при выполнении полётов, требующих выхода за рамки положений Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утверждённых приказом Минтранса России от 05.09.2008 № 141 (далее – ФАП-141), и Технических инструкций ИКАО.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов и авиационных учебных центров.

3. Рекомендовать эксплуатантам воздушных судов:

3.1. изучить настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования чрезвычайного происшествия с вертолётом Ми-8Т RA-24410 с командно-летным, летным, инженерно-техническим составом авиакомпаний, а также с личным составом коммерческих и юридических служб авиакомпаний, ответственных за организацию работы с заказчиками воздушных перевозок пассажиров (грузов) и авиационных работ;

3.2. при подготовке и выполнении полетов, связанных с перевозкой взрывчатых веществ, учитывать требования, предусмотренные главой IV «Общие требования безопасности при ведении взрывных работ», главой VII «Дополнительные требования при ведении специальных взрывных работ на

объектах, расположенных на земной поверхности» и, в частности, пунктом 420 Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности при взрывных работах», утвержденных приказом Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору от 16.12.2013 № 605;

3.3. провести анализ содержания разделов руководства по производству полетов и программ подготовки членов летного экипажа воздушного судна, касающихся перевозки опасных грузов, предусмотренного пунктами 4.10, 5.12 и 5.84 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. По результатам анализа, при необходимости, внести в них изменения и дополнения с учетом требований ФАП-141, Административного регламента и результатов расследования чрезвычайного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24410.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 27.02.15 № 101

**Обстоятельства чрезвычайного происшествия
с вертолётом Ми-8Т RA-24410**

06.05.2013 на вертолете Ми-8Т RA-24410 ОАО «Авиакомпания Ангара» по заданию областного государственного казенного учреждения «Центр гражданской обороны, защиты населения от чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности» (далее – ОГКУ «Центр ГОЧС и ПБ») выполнялись полеты с целью проведения взрывных работ по ликвидации ледяных заторов на реке Нижняя Тунгуска.

Перед последним вылетом на борту вертолета находилось 3 члена экипажа и 6 представителей заказчика: бригада взрывников, состоящая из 3 человек, и 3 представителя территориального подразделения МЧС России и ОГКУ «Центр ГОЧС и ПБ». В ходе расследования чрезвычайного происшествия документы, обосновывающие нахождение на борту вертолета представителей территориального подразделения МЧС России и ОГКУ «Центр ГОЧС и ПБ», представлены не были.

Кроме представителей заказчика и членов экипажа, на борту вертолета находилось около 600 кг опасного груза – взрывчатка типа «Аммонит ПНП-А6ЖВ-90» и капсулы детонаторы КД8-МА.

Через 5 минут после взлета, на высоте 140 метров, в результате детонации взрывчатого вещества на борту вертолета произошел взрыв. По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию чрезвычайного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24410 (далее – комиссия по расследованию) детонация взрывчатого вещества могла произойти вследствие неаккуратного обращения с опасным грузом. В результате чрезвычайного происшествия все находившиеся на борту вертолета пассажиры и члены экипажа погибли.

В детонаторах, которые находились на борту, используется взрывчатое вещество, чувствительное к механическому воздействию. Наиболее вероятно, что взрыв на борту вертолета произошел из-за неосторожного обращения с «боевиком» (готовый к применению заряд, в который вставлен капсуль-детонатор) кого-либо из находившихся в грузопассажирской кабине вертолета.

По заключению комиссии по расследованию, причиной авиационного события с вертолетом Ми-8Т RA-24410 при выполнении авиационных работ (взрывных работ) по ликвидации ледяных заторов на водных магистралях в условиях введенной чрезвычайной ситуации явилось отсутствие четких правил, регламентирующих порядок подготовки и выполнения таких работ, а также обеспечения безопасности при перевозке и применении используемых при проведении работ опасных грузов, что привело к взрыву вертолета в воздухе.

Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (документ ИКАО № 9284, издание 2013 – 2014 годов; далее – Технические инструкции ИКАО) запрещают перевозку взрывчатых веществ – аммонитов (номер

0082 по списку ООН) и капсуль-детонаторов (номер 0029 по списку ООН), которые находились на борту воздушного судна. Однако, в соответствии с пунктом 1.1.5.1 Технических инструкций ИКАО, их требования не применяются в отношении опасных грузов, предназначенных для сбрасывания в связи с осуществлением деятельности, относящейся к авиационным работам.

В ходе расследования было установлено, что ОАО «Авиакомпания «Ангара» имело допуск к перевозке опасных грузов, члены летного экипажа, включая командира воздушного судна, прошли соответствующую подготовку по правилам перевозки опасных грузов и были допущены к таким перевозкам. Вертолет Ми-8Т RA-24410 также был допущен к перевозке опасных грузов.

Вместе с тем ОАО «Авиакомпания «Ангара» не предоставлялось освобождение от выполнения Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 05.09.2008 № 141 (далее – ФАП-141), как это предусмотрено пунктами 2 и 14 ФАП-141, в связи с необходимостью проведения взрывных работ по ликвидации ледяных заторов в условиях введенного в регионе полетов режима чрезвычайной ситуации. Руководство по производству полетов ОАО «Авиакомпания «Ангара» также содержит указание на необходимость получения, в установленных случаях, освобождения от выполнения установленных требований, связанных с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом.

Следует отметить, что на момент чрезвычайного происшествия был разработан и утвержден приказом Минтранса России от 13.02.2013 № 39 Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по предоставлению в установленном порядке эксплуатантам воздушных судов освобождений от выполнения установленных требований, связанных с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом (далее – Административный регламент). Однако данный Административный регламент на момент происшествия не вступил в законную силу (не был зарегистрирован в Минюсте России). Административный регламент зарегистрирован в Минюсте России 14.08.2013 № 29389, то есть после чрезвычайного происшествия.

Для предоставления Росавиацией освобождения от выполнения установленных требований, связанных с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом, эксплуатантом воздушного судна, в соответствии с требованиями пункта 2 ФАП-141, должно быть сделано все возможное для достижения равнозначного уровня безопасности перевозки опасного груза воздушным судном. Результаты расследования чрезвычайного происшествия могут свидетельствовать о том, что принятых мер оказалось недостаточно для обеспечения безопасности полетов.

Комиссией по расследованию чрезвычайного происшествия было отмечено, что государственный контракт по найму воздушного судна с экипажем, заключенный между ОАО «Авиакомпания «Ангара» и ОГКУ «Центр ГОЧС и ПБ», не содержал положений, касающихся организации перевозки опасных грузов. При расследовании также было отмечено, что ОГКУ «Центр ГОЧС и ПБ», согласно государственному контракту, фактически выполнял лишь функции посредника по

найму вертолета, так как непосредственно взрывные работы осуществлялись ОГКУ «Аварийно-спасательная служба Иркутской области».

Основываясь на опыте предыдущих лет, эксплуатант воздушного судна предполагал, что выполнение работ в рамках заключенного государственного контракта будет связано с перевозкой опасных грузов. Однако при организации работ конкретная информация (названия опасных грузов, номера по списку ООН) заказчиком эксплуатанту не передавалась. Более того, точная информации о перевозимом грузе не была приведена и в заявке на полет (указывалось только то, что перевозятся взрывчатые вещества и их масса).

06.05.2013 на борт вертолета Ми-8Т RA-24410, помимо бригады взрывников ОГКУ «Аварийно-спасательная служба Иркутской области», были взяты три человека, двое из которых не имели допуска к обращению с взрывчатыми материалами. Комиссией по расследованию чрезвычайного происшествия было установлено, что целью нахождения данных людей на борту был дополнительный осмотр ледяных заторов.

На борт вертолета были доставлены упаковки с аммонитом, содержащие название перевозимого вещества и класс опасности (1.1D), при этом номер по списку ООН указан не был. Капсюль-детонаторы были упакованы в контейнеры, на которых имелась только маркировка класса опасности (1.5D1), которая не соответствовала фактически присвоенному (более высокому) капсюль-детонаторам классу опасности (1.1B); номер по списку ООН также отсутствовал. Исходя из указанной маркировки и знаний, получаемых летным составом при прохождении подготовки к перевозке опасных грузов, экипаж вертолета не мог определить, запрещен ли данный груз к перевозке. Поэтому решение о возможности и условиях перевозки должно было приниматься соответствующими подразделениями эксплуатанта воздушного судна и заказчика работ до начала полетов.

Приведенные выше недостатки в организации и подготовке к перевозке на борту воздушного судна опасного груза не позволяли провести подготовку экипажа к полету с розыгрышем возможных сценариев, в том числе определением обстоятельств, когда командир вертолета должен отказаться от выполнения полета по соображениям безопасности.

Принимая во внимание недостатки, выявленные в ходе расследования чрезвычайного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24410, можно сделать вывод о том, что положения указанного выше Административного регламента требуют проведения дополнительного анализа на предмет наличия необходимых и достаточных процедур для принятия Росавиацией обоснованного решения о возможности выдачи эксплуатанту воздушного судна освобождения от выполнения установленных требований, связанных с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом.

Подробная информация об обстоятельствах чрезвычайного происшествия приведена в окончательном отчете по результатам расследования чрезвычайного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24410, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/report_ra-24410.pdf.