



**Доклад  
с руководством по соблюдению обязательных  
требований в 1 квартале 2019 года**

УГАН НОТБ СФО Ространснадзора  
г. Иркутск, 2019

Доклад подготовлен во исполнение статьи 8.2 Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (далее также – ФЗ-294) и на основании Методических рекомендаций по организации и проведению публичных обсуждений результатов правоприменительной практики, руководств по соблюдению обязательных требований органа государственного контроля (надзора), утвержденных протоколом заседания проектного комитета по основному направлению стратегического развития «Реформа контрольной и надзорной деятельности» от 21.02.2017 № 13(2).

Доклад содержит разъяснения, какое поведение субъектов транспортной инфраструктуры является правомерным ("как делать нужно (можно)"), содержатся разъяснение неоднозначных или не ясных для поднадзорных субъектов обязательных требований, в том числе в силу пробелов или коллизий в нормативных правовых актах, разъяснение новых требований нормативных правовых актов, необходимые для реализации новых требований нормативных правовых актов организационные, технические и иные мероприятия.

# ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ НАДЗОР НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

## Вопросы выполнения обязательных требований при осуществлении государственного транспортного надзора на воздушном транспорте

### Использование воздушного пространства Российской Федерации

#### I. Разъяснение новых требований нормативных правовых актов

Постановлением Правительства РФ от 14.02.2017 № 182 «О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации» в Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" внесены изменения:

1. К органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) добавлены: «органы операторов аэродромов гражданской авиации, не включенных в состав аэропортов федерального значения, перечень которых утвержден Правительством Российской Федерации в соответствии со статьей 40 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также операторов вертодромов гражданской авиации».

2. В разделе «Структура и классификация воздушного пространства» в классах А и С, после слов «Все полеты» дополнено словами «над территорией Российской Федерации».

3. В пункте 14 в абзаце 3 уточнен вид обслуживания: «В период, когда на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса С диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G».

4. В пункте 18 в абзаце 3 уточнен вид обслуживания: «В период, когда на местных воздушных линиях диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управление полетами) не предоставляется, воздушное пространство местной воздушной линии классифицируется как воздушное пространство класса G».

5. Полностью изменен пункт 26 Правил: «Для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, разрабатывается аэронавигационный паспорт аэродрома (вертодрома, посадочной площадки), порядок разработки и применения которого устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации. Для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) государственной авиации, включая аэродром совместного использования, и аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) экспериментальной авиации разрабатывается инструкция по

производству полетов в районе аэродрома (вертодрома, посадочной площадки), порядок разработки и применения которой устанавливается соответственно Министерством обороны Российской Федерации и Министерством промышленности и торговли Российской Федерации».

6. Изменены требования в части предотвращения непреднамеренного нарушения государственной границы Российской Федерации – «пункт 47: В целях предотвращения непреднамеренного нарушения государственной границы Российской Федерации:

а) органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродромов (вертодромов), находящихся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения обслуживания воздушного движения;

б) пункты управления беспилотным летательным аппаратом, находящиеся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения, позволяющую осуществлять контроль за полетом беспилотного летательного аппарата».

7. Уточнён пункт 48 Правил в отношении БПЛА: Полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов над населенными пунктами в целях осуществления мероприятий по спасанию жизни и охране здоровья людей, а также пресечения и раскрытия преступлений могут выполняться на высоте, обеспечивающей реализацию указанных мероприятий, с возложением ответственности за обеспечение безопасности выполнения полетов на уполномоченное лицо, организующее такие полеты.

В указанных случаях разрешается посадка (взлет) в границах населенных пунктов на площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, при обеспечении безопасности ее выполнения уполномоченным лицом, организующим такие полеты.»

8. Расширен перечень полётов, требующих разрешения соответствующих органов и города – субъекты Российской Федерации в пункте 49 Правил: «Авиационные работы, парашютные прыжки, демонстрационные полеты воздушных судов, полеты беспилотных летательных аппаратов, подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами, а также посадка (взлет) на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления, а в городах федерального значения Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе – разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов».

9. Уточнен пункт 56.1 в отношении применения лазеров и изделий на основе лазеров: «Применение лазеров и изделий на основе лазеров в направлении осуществляющих руление, взлет, посадку и полет воздушных судов запрещается, за исключением лазерных излучателей, входящих в состав оборудования, применяемого в целях обеспечения полетов воздушных судов».

10. Уточнён пункт 61 Правил в части размещения объектов вне района аэродрома: «Размещение линий связи и линий электропередачи, сооружений различного назначения вне района аэродрома (вертодрома), если их истинная

высота превышает 50 м, согласовываются с территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта».

11. Добавлен пункт 63 (1) в части Порядка разработки и представления предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства Российской Федерации: «Порядок разработки и представления предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства Российской Федерации устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации».

12. Уточнён абзац первый пункта 64 Правил, после слов «Российской Федерации» дополнено словами «а также в воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, устанавливаются».

13. Уточнены Требования к эксплуатантам и оборудованию воздушных судов для получения допуска к полетам с применением RVSM:

«Вход в воздушное пространство от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 воздушным судам (кроме государственных и экспериментальных воздушных судов), не допущенных к полетам с применением RVSM, запрещен. Требования к эксплуатантам и оборудованию воздушных судов для получения допуска к полетам с применением RVSM, а также порядок контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами (мониторинг) устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации. Допуск эксплуатантов и воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации к полетам с применением RVSM осуществляется соответственно Федеральным агентством воздушного транспорта, Министерством обороны Российской Федерации, а также Министерством промышленности и торговли Российской Федерации;»

14. Уточнены Требования в отношении Планирования ИВП:

«99. Планирование использования воздушного пространства осуществляется:

б) региональным и зональным центрами Единой системы – в воздушном пространстве классов А и С, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов своей зоны на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым зональный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "б" пункта 117 настоящих Федеральных правил»

15. Внесены изменения в Уведомительный порядок использования воздушного пространства – абзац второй пункта 124: «Пользователи воздушного пространства, планирующие выполнение полетов в воздушном пространстве класса G, обязаны уведомить соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Пункт 125. При планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства руководствуются аэронавигационной и метеорологической информацией.

Пункт 126. При выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве класса G пересечение воздушного пространства класса C (районов аэродромов и местных воздушных линий) осуществляется после получения командиром воздушного судна диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)».

**Федеральным законом от 1 июля 2017 г. № 135-ФЗ “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны” в Воздушный кодекс Российской Федерации внесены следующие изменения:**

- 1) статья 46 признана утратившей силу;
- 2) статья 47 изложена в следующей редакции:

«Статья 47. Приаэродромная территория.

1. Приаэродромной территория устанавливается решением уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, перспективного развития аэропорта и исключения негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду в соответствии с настоящим Кодексом, земельным законодательством, законодательством о градостроительной деятельности с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Решением, указанным в абзаце первом настоящего пункта, на приаэродромной территории устанавливаются ограничения использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости и осуществления экономической и иной деятельности в соответствии с настоящим Кодексом (далее - ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности).

2. Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования территорий.

3. На приаэродромной территории могут выделяться следующие подзоны, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности:

- 3.1. первая подзона, в которой запрещается размещать объекты, не предназначенные для организации и обслуживания воздушного движения и воздушных перевозок, обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

- 3.2. вторая подзона, в которой запрещается размещать объекты, не предназначенные для обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов и почты, обслуживания воздушных судов, хранения авиационного топлива и заправки воздушных судов, обеспечения энергоснабжения, а также объекты, не относящиеся к инфраструктуре аэропорта;
- 3.3. третья подзона, в которой запрещается размещать объекты, высота которых превышает ограничения, установленные уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при установлении соответствующей приаэродромной территории;
- 3.4. четвертая подзона, в которой запрещается размещать объекты, создающие помехи в работе наземных объектов средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенных для организации воздушного движения и расположенных вне первой подзоны;
- 3.5. пятая подзона, в которой запрещается размещать опасные производственные объекты, функционирование которых может повлиять на безопасность полетов воздушных судов;
- 3.6. шестая подзона, в которой запрещается размещать объекты, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц;
- 3.7. седьмая подзона, в которой ввиду превышения уровня шумового, электромагнитного воздействий, концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе запрещается размещать объекты, виды которых в зависимости от их функционального назначения определяются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при установлении соответствующей приаэродромной территории с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения, если иное не установлено федеральными законами.

4. Порядок установления приаэродромной территории и порядок выделения на приаэродромной территории подзон, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, утверждаются Правительством Российской Федерации.

Установление приаэродромной территории для сооружений, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов (далее - сооружения аэродрома) и планируемых к строительству, реконструкции, осуществляется в соответствии с основными характеристиками сооружений аэродромов, содержащимися в схемах территориального планирования Российской Федерации, схемах территориального планирования субъектов Российской Федерации, генеральных планах городов федерального значения

Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя и документации по планировке территории.

5. При архитектурно-строительном проектировании в целях строительства, реконструкции сооружений аэродрома проект решения уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти об установлении приаэродромной территории подготавливается застройщиком, который осуществляет строительство сооружений аэродрома. Указанный проект решения утверждается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при наличии положительного санитарно-эпидемиологического заключения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, о соответствии указанного проекта решения требованиям законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Указанный проект решения также подлежит согласованию с высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, в границах территорий которых полностью или частично расположена приаэродромная территория (в части соответствия указанного проекта решения, выделения на приаэродромной территории подзона, установления в таких подзонах ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности порядку описания местоположения границ приаэродромной территории и порядку выделения на приаэродромной территории подзона, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности), с учетом заключений уполномоченных органов местного самоуправления муниципальных образований, в границах территорий которых полностью или частично расположена приаэродромная территория, содержащих расчеты размера ущерба, подлежащего возмещению гражданам, юридическим лицам и публично-правовым образованиям в связи с ограничениями использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, установленными на приаэродромной территории. Согласование указанного проекта решения или отказ в его согласовании подлежит представлению в уполномоченные Правительством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти в тридцатидневный срок со дня поступления в высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации указанного проекта решения. В случае непредставления согласования указанного проекта решения или непредставления отказа в его согласовании в установленный срок указанный проект решения считается согласованным. Порядок разрешения разногласий, возникающих между высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти при согласовании



указанного проекта решения, утверждается Правительством Российской Федерации.

6. В отношении аэродрома совместного базирования или аэродрома совместного использования решение об установлении приаэродромной территории утверждается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, которым разрешено совместное базирование на аэродроме или которые осуществляют совместное использование аэродрома.

7. В случае выявления в правилах землепользования и застройки поселения, городского округа, межселенной территории нарушений установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности оператор аэродрома гражданской авиации либо организация, осуществляющая эксплуатацию аэродрома экспериментальной авиации или уполномоченная федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится аэродром государственной авиации, обязаны подготовить заключение о нарушении установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности и направить его в уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти.

Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти в течение десяти дней со дня поступления заключения о нарушении установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности обязан направить в орган местного самоуправления соответствующего муниципального образования предписание об устранении нарушений установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, которые допущены в правилах землепользования и застройки поселения, городского округа, межселенной территории, в том числе о сносе самовольной постройки. Такое предписание может быть обжаловано органом местного самоуправления соответствующего муниципального образования в суд.

Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти обязан уведомить высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположено соответствующее муниципальное образование, о нарушениях установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, которые допущены в правилах землепользования и застройки поселения, городского округа, межселенной территории.

8. Застройщик, который осуществляет строительство сооружений аэродрома, возмещает ущерб, причиненный гражданам, юридическим лицам и публично-правовым образованиям в связи с установленными на приаэродромной территории ограничениями использования объектов недвижимости и осуществления деятельности».

**Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2017 г. № 1460:**

1. Утверждены Правила установления приаэродромной территории и Правила выделения на приаэродромной территории подзон.
2. Признаны утратившим силу пункты 58-60 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

## **II. Проблемные вопросы нормативно-правового регулирования в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации**

1. При осуществлении контрольно-надзорной деятельности выявляются случаи нарушения воздушного законодательства авиадиспетчерами. Проверками Ространснадзора выявлены авиационные инциденты, связанные со срабатыванием системы предупреждения об опасном сближении воздушных судов в полете (СПОС), из них часть инцидентов произошли из-за несоблюдения технологии работы диспетчерами.

Однако привлечь их к административной ответственности не представляется возможным, так как в действующем законодательстве такая ответственность отсутствует. Невозможность привлечь диспетчеров к административной ответственности приводит к увеличению авиационных инцидентов, повышаются риски и угрозы существенного снижения уровня безопасности в воздушном пространстве, что может привести к авиационным катастрофам.

Надзорный орган предлагает повысить ответственность авиационного персонала за организацию и осуществление обслуживания воздушного движения и, в том числе, внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях дополнения, предусматривающие административную ответственность авиационного персонала (не только авиадиспетчеров) за нарушения воздушного законодательства при обслуживании воздушного движения.

## **В сфере соблюдения летных стандартов и сертификации эксплуатантов воздушного транспорта**

### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований**

Поведение эксплуатанта является правомерным, если он выполняет требования нормативных правовых актов, устанавливающие правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации, в том числе требования к лицам авиационного персонала, правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации, а также аэронавигационного обслуживания полетов в Российской Федерации, порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки требованиям федеральных авиационных правил, и требования к эксплуатанту.

К таким нормативным правовым актам относятся: Воздушный кодекс Российской Федерации; Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные Постановлением Правительства России от 11.03.2010 № 138; Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147; Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128; Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Минтранса России от 13.08.2015 № 246; Федеральные авиационные правила «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50; Федеральные авиационные правила «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 23.12.2009 № 249.

## II. Проблемные вопросы нормативно-правового регулирования в гражданской авиации

В ходе осуществления контрольно-надзорных функций и правоприменительной деятельности государственные инспекторы столкнулись с правовым пробелом в законодательстве.

Вопрос возникает по применению Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128).

При заходе на посадку по правилам приборного полёта (по ППП) экипаж, не соблюдая требования пункта 3.89 ФАП-128 по метеорологической видимости или контрольной RVR в точке приземления, производит посадку ниже установленного эксплуатационного минимума. По нашему мнению, указанное нарушение образует состав административного правонарушения, предусмотренного частью 4 статьи 11.5 КоАП РФ «Управление воздушным судном без права управления им».

Однако суды считают, что выполнение посадки командиром воздушного судна ниже метеорологического минимума аэродрома посадки не лишает его права управлять воздушным судном. Нарушения командирами воздушных судов эксплуатационных минимумов для посадки стали причиной ряда тяжелых катастроф.

Управление предлагает внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях ответственность за нарушение требований Федеральных авиационных правил по подготовке и выполнению полетов конкретную норму, подлежащую применению к данному случаю. Учитывая тяжесть последствий авиационных происшествий за нарушения членами экипажей ВС установленных правил полётов предлагаем существенно повысить размеры административных штрафов в отношении физических лиц.

## **В сфере соблюдения летных стандартов авиации общего назначения**

### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований**

Для правомерного поведения субъектам авиации общего назначения надлежит строго соблюдать требования воздушного законодательства Российской Федерации, согласно которым:

Государственной регистрации подлежат воздушные суда, за исключением сверхлегких воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее. При государственной регистрации гражданского воздушного судна ему выдается свидетельство о государственной регистрации и присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

На гражданское воздушное судно, подлежащее государственной регистрации, помимо государственного и регистрационного опознавательных знаков должно наноситься изображение Государственного флага Российской Федерации.

Гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

Использование воздушного пространства беспилотным воздушным судном осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

Беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, подлежат государственной регистрации и допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

Экипаж беспилотного воздушного судна состоит из одного либо нескольких внешних пилотов, одного из которых владелец беспилотного воздушного судна назначает командиром такого воздушного судна, который должен иметь действующее свидетельство внешнего пилота.

При выполнении полетов в целях авиации общего назначения, на борту воздушных судов должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц: свидетельство о государственной регистрации воздушного судна; сертификат эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких воздушных судах в целях АОН; сертификат летной годности воздушного судна (удостоверение о годности к полетам); бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, РЛЭ необязательно); разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой; свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы, подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья; справка о

прохождении проверки навыков; список находящихся на борту воздушного судна лиц, подписанный КВС и включающий фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на воздушном судне, дату, время и маршрут планируемого полета, государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна, номер свидетельства (сертификата) эксплуатанта в случае выполнения полетов на воздушном судне, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта. В случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то командир воздушного судна (КВС) должен иметь доверенность в произвольной форме, уполномочивающий его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или, при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта – задание на полет, оформленное эксплуатантом.

При несоблюдении выше указанных требований выполнение полетов будет осуществляться в нарушение действующего законодательства.

## II. Проблемные вопросы нормативно-правового регулирования в авиации общего назначения

В ходе осуществления контрольно-надзорных мероприятий государственные транспортные инспектора управления столкнулись с рядом проблемных вопросов, связанных с применением норм действующего воздушного законодательства в отношении субъектов авиации общего назначения.

1. Статьями 100, 101, 103, 105 Воздушного кодекса Российской Федерации регламентировано, что перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

Как следует из вышеуказанных норм, при воздушной перевозке подразумевается наличие, как пункта отправления, так и пункта назначения. То есть осуществление перевозки предполагает доставку пассажира в пункт назначения. В результате пользователи воздушного пространства, относящиеся к субъектам авиации общего назначения, выполняющие обзорные, экскурсионные полеты, не подпадают под вышеуказанные нормы Воздушного кодекса Российской Федерации, поскольку ими деятельность по воздушной перевозке не осуществляется. Данные нормы закона применимы лишь к лицам, занимающимся коммерческой воздушной перевозкой.

Таким образом, действующее законодательство позволяет субъектам авиации общего назначения, фактически осуществляющим перевозку пассажиров, уклоняться от ответственности за отсутствие страхования своей гражданской ответственности за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, за отсутствие лицензии, а также в других случаях нарушения требований воздушного законодательства РФ.

Управление предлагает внести изменения в действующее законодательство РФ, так как Воздушный кодекс Российской Федерации не дает представления о предмете регулирования авиации общего назначения, не закрепляет возможность

осуществления в рамках АОН какой-либо коммерческой деятельности, в том числе обзорных, экскурсионных полетов, допускает двойное толкование в части положений АОН.

Отсутствие нормативных требований по программам подготовки, их периодичности и допуску членов экипажа воздушного судна к полету для авиации общего назначения.

Минимальные базовые требования к подготовке летного состава в целях поддержания заданного уровня безопасности полётов не должны зависеть от вида деятельности (коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы, либо полеты в целях АОН), что должно найти своё отражение в программах подготовки летного состава АОН.

Требования, предъявляемые к коммерческой авиации, должны быть распространены и на АОН.



## **В сфере поддержания лётной годности гражданских воздушных судов**

### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований**

Неукоснительное соблюдение нормативных правовых актов в сфере поддержания лётной годности гражданских воздушных судов влечет правомерное поведение и исключение нарушений действующего законодательства.

Правила подготовки воздушного судна к полету устанавливают Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, согласно которым воздушное судно эксплуатируется в соответствии с его эксплуатационной документацией; в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации воздушного судна.

Эксплуатант воздушного судна должен обеспечить: поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии; исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета; наличие действительного сертификата лётной годности.

Техническое обслуживание воздушного судна должно осуществляться в соответствии с его эксплуатационной документацией. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе.

На экземпляры воздушных судов, имеющие сертификат типа и подлежащие регистрации или зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, распространяются Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132, которые содержат технические требования к лётной годности экземпляра ВС и процедуры, обеспечивающие сертификацию экземпляра ВС и оформление сертификата лётной годности.

Применительно к сфере поддержания лётной годности гражданских воздушных судов, Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147, определяют требования к специалистам по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники. Согласно положениям настоящих правил специалист по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен быть старше 18 лет, а также пройти подготовку по утвержденной программе и обладать необходимым уровнем знаний и опытом по осмотру, техническому обслуживанию, технической эксплуатации или ремонту воздушного судна.



Согласно Федеральным авиационным правилам «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденным приказом Минтранса России от 13.08.2015 № 246, устанавливающим требования к эксплуатанту, в том числе и применительно к сфере поддержания лётной годности гражданских воздушных судов, эксплуатант должен осуществлять, организовывать поддержание лётной годности воздушных судов – выполнять комплекс мер для обеспечения соответствия воздушного судна или его части требованиям к лётной годности и их поддержания в состоянии, необходимым для безопасной эксплуатации на протяжении срока службы.

Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 285, устанавливают требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание (ТО) гражданских воздушных судов, а также форму и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил.

## II. Проблемные вопросы нормативно-правового регулирования

В процессе проведения контрольно-надзорных мероприятий, госинспекторами управления выявлен ряд коллизий в требованиях, предъявляемых некоторыми документами Воздушного законодательства, в частности, возникают вопросы по применению Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 285:

1. В части 2 ФАП-285 «Общие правила и процедуры технического обслуживания» отсутствует процедура по соблюдению требований Методики оценки аутентичности компонентов ВС № 24.10-966ГА, введенной в действие Указанием ГСГА Минтранса России от 19.03.2004 № 24.10-35А «Об организации проведения работ по оценки аутентичности компонентов ВС» в соответствии с

Решением Совета ГСГА Минтранса России от 17.12.2003 № 16, что может привести к эксплуатации на воздушных судах агрегатов с просроченным ресурсом (неаутентичных агрегатов), а это непосредственно влияет на снижение уровня безопасности полётов.

Управление предлагает руководствоваться требованиями Методики оценки аутентичности компонентов ВС № 24.10-966ГА, введённой в действие Указанием ГСГА Минтранса России от 19.03.2004 № 24.10-35А «Об организации проведения работ по оценке аутентичности компонентов ВС» в соответствии с Решением Совета ГСГА Минтранса России от 17.12.2003 № 16, принятыми в соответствии с рекомендациями ИКАО «Руководство по сохранению лётной годности – DOC 9760 глава 9 «Аутентичность и работоспособность составных частей ВС».

2. Ряд вопросов возникает по применению Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), а также Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденным приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132.

Согласно положениям ФАП-128 воздушное судно эксплуатируется в соответствии с его эксплуатационной документацией; в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе.

Согласно пункту 2 приложения № 1 к ФАП-132 «экземпляр ВС и его документация должны соответствовать следующим требованиям: ... пономерная документация содержит все необходимые записи». В указанных нормативных документах изложены обязательные требования к оформлению эксплуатационной пономерной документации воздушного судна, однако, отсутствует понятие «исправность воздушного судна». Это приводит к неоднозначному толкованию судами понятия «исправность воздушного судна».

Управление предлагает ввиду отсутствия в нормативно-правовых документах понятия «исправность воздушного судна» руководствоваться требованиями главы 2.2 «Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России (НТЭРАТ ГА-93), введённого в действие приказом ДВТ МТ РФ от 20 июня 1994 № ДВ-58.

## **В сфере аэропортовой деятельности**

### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований**

В процессе проведения контрольно-надзорных мероприятий, госинспекторами управления отмечен ряд противоречивых требований, предъявляемых некоторыми документами Воздушного законодательства, в частности, много вопросов возникает по применению Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденных приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69 (далее – ФАП-69).

В ФАП-69 не определены технологические требования по подготовке элементов летных полей посадочных площадок с искусственными покрытиями, критерии оценки их готовности к эксплуатации.

Управление предлагает руководствоваться требованиями Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденных приказом Минтранса России от 25.08.2015 № 262.

Порядок перевода аэродромов в статус посадочных площадок Воздушным законодательством Российской Федерации на данный период времени не определен.

Перевод аэродрома в статус посадочной площадки обусловлен в основном сложным финансовым положением главного оператора аэродрома, не способного обеспечить содержание аэродрома и персонала.

Исходя из своих интересов, руководитель предприятия своим решением, с последующим изданием NOTAM, присваивает себе статус посадочной площадки.

В связи с этим остаются не решенными следующие вопросы: правомочность действия имеющихся сертификатов соответствия, на аэродромах, переведенных в статус посадочных площадок; организация коммерческих регулярных пассажирских и грузовых перевозок с таких посадочных площадок; соблюдение требований авиационной безопасности (охрана, досмотр, реагирование на АНВ и др.); возможность и порядок приёма на посадочную площадку различных типов воздушных судов, в связи с различными нормативными требованиями по геометрическим размерам к аэродромам и посадочным площадкам.

# **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

## **Вопросы выполнения обязательных требований при осуществлении контроля (надзора) за обеспечением транспортной безопасности**

### **в сфере обеспечения транспортной безопасности на наземном транспорте**

#### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований.**

Юридическим и физическим лицам, являющимся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующими их на ином законном основании, то есть субъектам транспортной инфраструктуры необходимо строго соблюдать порядок, установленный Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В соответствии с Требованиями по обеспечению транспортной безопасности, субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязаны:

1. Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры.

2. Назначить лицо (лиц), ответственное за обеспечение транспортной безопасности одного или нескольких объектов транспортной инфраструктуры.

3. Представить в Федеральные агентства по видам транспорта полные и достоверные сведения о субъекте транспортной инфраструктуры и об объекте транспортной инфраструктуры для категорирования и ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предусмотренного статьей 6 Федерального закона «О транспортной безопасности», а также полную и достоверную информацию о количественных показателях критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры, установленных Министерством транспорта Российской Федерации.

4. Обеспечивать проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и представление ее результатов на утверждение в Федеральные агентства по видам транспорта в установленном порядке в течение 3 месяцев со дня размещения на официальном сайте агентства в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» сведений о присвоении категории объекту транспортной инфраструктуры, которое сопровождается соответствующим уведомлением субъекта транспортной инфраструктуры по электронной почте и в письменной форме.

5. Представить на основании утвержденных результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в Федеральные агентства по видам транспорта планы объектов транспортной инфраструктуры в течение 3 месяцев с

даты утверждения результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры.

6. Реализовать планы объектов транспортной инфраструктуры поэтапно, не позднее 2 лет со дня присвоения категории объекту транспортной инфраструктуры.

7. Обеспечивать обращение со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и сведениями, содержащимися в плане объекта транспортной инфраструктуры, который является информацией ограниченного доступа, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации в соответствии с частью 8 статьи 5 Федерального закона «О транспортной безопасности».

8. Утвердить в течение одного месяца со дня утверждения результатов оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры организационно-распорядительные документы, которые направлены на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, заверенные субъектом транспортной инфраструктуры, копии которых прилагаются к плану объекта транспортной инфраструктуры.

## II. Разъяснение новых требований нормативных правовых актов

1. Постановлением Правительства Российской Федерации от 05.04.2017 № 410 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов.

Документом вводится специальный регламент реализации требований антитеррористической безопасности метро, а также устанавливается ответственность за их реализацию.

Кроме того, вводятся категории уязвимости и опасности объектов метрополитена. Организациям, обеспечивающим работу метрополитена в разных городах, необходимо будет назначить специальных ответственных за транспортную безопасность, создать специальные подразделения и обеспечить реализацию регламента взаимодействия подразделений транспортной безопасности со специальными службами.

Помимо этого, во исполнение постановления они должны будут обеспечить оснащение техническими средствами безопасности всех станций, перегонов метро. Также определяется исчерпывающий перечень лиц, которым будут выдаваться постоянные и временные пропуска на объекты метрополитена.

Так, постоянные пропуска могут получить только: работники – на срок действия трудового договора, но не более чем на 5 лет; служебные, производственные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, эксплуатируемые субъектом транспортной инфраструктуры, – на срок, не превышающий 5 лет; работники юр.лиц и ИП, осуществляющие деятельность в зоне транспортной безопасности объекта метро или транспортного средства, – на срок действия договоров и соглашений на ведение такой

деятельности в зоне транспортной безопасности и письменных обращений руководителей таких юр. лиц или ИП, заверенных печатью; служебные автотранспортные средства, самоходные машины и механизмы, эксплуатируемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в зоне транспортной безопасности, – в рамках сроков действия договоров и соглашений, на ведение деятельности в зоне транспортной безопасности, на основании заверенных печатью письменных обращений двух руководителей таких юр. лиц или ИП.

2. Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.04.2017 № 495 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта.

Документом вводится специальный регламент реализации требований антитеррористической безопасности для объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, а также устанавливается ответственность за их реализацию.

Настоящий документ является обязательным для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками, осуществляющими непосредственную эксплуатацию транспортных средств.

Кроме того, вводятся категории уязвимости и опасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта. Субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам, необходимо будет назначить специальных ответственных за транспортную безопасность, создать специальные подразделения и обеспечить реализацию регламента взаимодействия подразделений транспортной безопасности со специальными службами.

Помимо этого, во исполнение постановления они должны будут образовывать и (или) привлечь для защиты объектов транспортной инфраструктуры подразделения транспортной безопасности, включающие в себя группы из числа работников подразделений транспортной безопасности специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности и (или) на критических элементах объектов транспортной инфраструктуры (транспортных средств).

В ходе осуществления контрольно-надзорной деятельности государственные инспектора очень часто сталкиваются с тем, что положения приказа Минтранса России № 227 от 23 июля 2015 г. «Об утверждении правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» не учитываются при разработке Планов транспортной безопасности и оценки уязвимости ТС и ОТИ. Но это не освобождает собственников субъектов транспортной инфраструктуры от обязанности обеспечения ТБ на ОТИ и ТС.

Со дня вступления в силу постановления Правительства № 969, на субъекты налагаются дополнительные обязанности, в связи с тем, что технические системы ОТБ теперь должны соответствовать определенным функциональным требованиям и пройти процедуру сертификации.

Обязательную сертификацию технических средств обеспечения транспортной безопасности осуществляют следующие федеральные органы исполнительной власти в пределах установленной сферы деятельности (далее - федеральные органы по сертификации):

а) Федеральная служба безопасности Российской Федерации - в отношении систем и средств досмотра, интеллектуального видеонаблюдения;

б) Министерство внутренних дел Российской Федерации - в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио и видеозаписи;

в) Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий - в отношении технических средств оповещения;

г) Федеральное агентство связи - в отношении средств связи, приема и передачи информации;

д) Министерство транспорта Российской Федерации - в отношении систем сбора и обработки информации.

Органы по сертификации, подведомственные федеральным органам по сертификации:

- Федеральная служба безопасности Российской Федерации - Центр специальной техники (ЦСТ ФСБ России).

- Федеральное агентство связи - Федеральное государственное бюджетное Учреждение «Отраслевой Центр мониторинга и развития в сфере информационных технологий» (ФГБУ Центр МИР ИТ).

- Министерство внутренних дел Российской Федерации - Федеральное казенное учреждение «Научно-производственное объединение «Специальная техника и связь» (ФКУ НПО СТИС).

- Министерство транспорта Российской Федерации - Федеральное государственное унитарное предприятие «ЗащитаИнфоТранс» (ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»).

- Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий - Федеральное государственное бюджетное учреждение «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций» (ФГБУ ВНИИ ГОЧС).



## **В сфере обеспечения авиационной безопасности**

### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований**

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов, реализация мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

В соответствии с требованиями действующего законодательства службам, обеспечивающим авиационную безопасность, подразделениям охраны аэропортов (Национальной гвардии Российской Федерации, подразделениями ФГУП УВО Минтранса России) и авиакомпаний, а также специально уполномоченным органами, наделенным этим правом федеральными законами необходимо неукоснительно соблюдать действующие нормативные акты:

1. Охрана границ территории (далее – периметр) аэропорта осуществляется: в отношении международных аэропортов, подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации в соответствии с перечнем, утверждаемым Правительством Российской Федерации, – подразделениями войск национальной гвардии Российской Федерации; в отношении иных аэропортов – подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации.

2. Ограждение аэропорта оборудуется инженерно-техническими системами, обеспечивающими воспрепятствование несанкционированному проникновению лиц и транспортных средств на территорию аэропорта.

3. Службы авиационной безопасности аэропортов, эксплуатантов (авиационных предприятий) оснащаются служебным оружием и специальными средствами.

4. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных и таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также транспортные средства и средства механизации перед допуском в контролируемую зону аэропорта проходят досмотр на КПП с использованием технических средств досмотра.

5. Под постоянной охраной в контролируемой зоне аэропорта должны находиться: воздушные суда, территории отдельно стоящих объектов и транспортные средства с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами; почтово-грузовые терминалы; цеха бортового питания; коммерческие склады; склады хранения опасных грузов; КПП.



6. С внутренней стороны вдоль ограждения аэропорта прокладывается дорога с искусственным покрытием, а для аэропортов местных воздушных линий допускается устройство грунтовых дорог.

7. Предполетный и послеполетный досмотры пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводятся сотрудниками службы авиационной безопасности включая кинологов, прошедших соответствующую специальную подготовку и имеющих сертификат (свидетельство), со служебными собаками.

## II. Проблемные вопросы нормативно-правового регулирования в сфере обеспечения авиационной безопасности

Наличие законодательства в двух сферах – по авиационной безопасности и по транспортной безопасности на воздушном транспорте создаёт правовую неопределённость.

Так, в определениях, авиационная безопасность – это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, а транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

При всей идентичности этих понятий нормативно-правовые документы и административная ответственность за их невыполнение имеют значительные отличия.

Плановые инспекторские проверки могут проводиться по двум направлениям, но с разной периодичностью (авиационная безопасность – 1 раз в 2 года, транспортная безопасность – 1 раз в год).

Не решён вопрос дублирования функций по авиационной и транспортной безопасности, приводящий к правовым коллизиям.

Так, Положение о пропускном и внутриобъектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации, утверждённое приказом Федеральной авиационной службы России от 20.01.1998 № 22, предусматривает наличие временного пропуска, действующего в определённых зонах, а Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утверждённые приказом Минтранса России от 08.02.2011 № 40, предусматривают только разовые и постоянные пропуска.

Формы документации по проведению предполетного и послеполетного досмотров (акты, журналы учёта), указанные в приложениях к Правилам проведения предполетного и послеполетного досмотров, утверждённым приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104, и в Правилах проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утверждённых приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227, имеют отличия.

Дублирующие функции по авиационной и транспортной безопасности должны быть немедленно устранены.

Отсутствие служебного оружия у служб авиационной безопасности, связанное с пробелами в законодательстве Российской Федерации (отсутствие норм положенности для служб авиационной безопасности субъектов воздушного транспорта в Федеральном законе «Об оружии», а также установленного законом порядка применения оружия сотрудниками САБ и т.д.). «В соответствии с пунктом 3 статьи 84 Воздушного кодекса Российской Федерации (Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ) сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

Однако такой порядок в отношении служб АБ до настоящего времени не определен. Очевидно, чтобы службы АБ могли в полной мере выполнять требования и АБ, и ТБ, надо внести изменения в законодательство о порядке применения и нормах положенности оружия для служб АБ.

Требования к периметровому ограждению аэропортов, оснащению его системами охранной сигнализации и инженерно-техническими системами изложены в нормативных документах:

в Федеральных авиационных правилах «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142;

в Правилах охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства РФ № 42 от 01.02.2011;

Требования в данных документах различны по содержанию, как и отчетная документация: различается по форме.

Отсутствие технических средств обеспечения транспортной безопасности, как в силу слабого материального обеспечения предприятий, так и в силу отсутствия методики и технологии по реализации конкретных требований (сертификации) к таким средствам по обеспечению транспортной безопасности.

Выполнение требований по обеспечению транспортной безопасности по привлечению к выполнению задач по обеспечению транспортной безопасности аттестованных и обученных, имеющих аккредитацию подразделений транспортной безопасности. Данный вопрос вызван, в том числе тем, что согласно приказу Минтранса России от 03.11.2015 № 325, подавать заявки на аттестацию могут субъекты транспортной безопасности, подразделения транспортной безопасности или организации, претендующие на аккредитацию в качестве подразделения транспортной безопасности. А приказ МВД России от 21.12.2015 № 1203 учитывает только субъекты транспортной инфраструктуры или органы аттестации – то есть документ не подразумевает прием заявок от организаций, претендующих на аккредитацию.

## **При осуществлении поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полётов**

### **I. Руководство по соблюдению обязательных требований**

Аварийно-спасательные работы – работы, проводимые силами и средствами предприятий гражданской авиации и взаимодействующих организаций на территории и в районе аэродрома (районе ответственности предприятия) с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также для оказания помощи населению при стихийных, экологических и других бедствиях, в случаях, когда место авиационного происшествия или бедствия известно.

Аварийно-спасательные работы проводятся в случаях, когда авиационное происшествие произошло на территории или в районе аэродрома (районе ответственности предприятия) и нет необходимости в поиске воздушного судна и людей, потерпевших бедствие.

Они включают в себя: спасание пассажиров и экипажа воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие; оказание первой медицинской помощи пострадавшим и эвакуацию их в лечебные учреждения; тушение пожара на воздушном судне.

Поисково-спасательные работы – работы, проводимые силами и средствами предприятий гражданской авиации и взаимодействующих организаций с целью поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, когда их место нахождения неизвестно.

Поисково-спасательные работы организуются и проводятся с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, когда их местонахождение неизвестно.

Они включают в себя: организацию (выхода) дежурных поисково-спасательных сил и средств; управление поисково-спасательными силами и средствами, организация их взаимодействия и усиления; поиск воздушных судов, потерпевших бедствие; тушение пожара на воздушном судне; извлечение из воздушного судна пострадавших и оказание им первой медицинской помощи; эвакуация людей с места бедствия, в том числе и в лечебные учреждения.

Начальник управления

Ю.Г. Рожко