



# БЮЛЛЕТЕНЬ АОПА-РОССИЯ ФЕВРАЛЬ 2014 Г.

*В февральском выпуске бюллетеня читайте новости воздушного законодательства России, которые могут повлиять на активность посадочных площадок, аэродромов, владельцев воздушных судов АОН, авиационных учебных центров. АОПА-Россия продолжит мониторинг новых законодательных актов. А тем, кто летает на планерах и парaplанах, рекомендуем новую лебедку, испытанную в Швеллино.*

## Транспортная безопасность

Обращаем внимание авиационного сообщества на вступление в силу Федерального закона Российской Федерации от 3 февраля 2014 г. N 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности». Закон вносит существенные изменения в Федеральный Закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в Уголовный Кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях и ряд других Федеральных законов. Закон опубликован в Российской газете и вступил в силу с 5 февраля 2014 года за исключением отдельных положений, вступающих в силу в более поздние сроки.

Закон вводит обязательные требования по обеспечению транспортной безопасности к владельцам аэродромов, аэропортов, вертодромов, посадочных площадок, к владельцам транспортных средств, включающих воздушные суда коммерческой гражданской авиации – авиации, выполняющей коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, а также к владельцам воздушных судов авиации общего назначения. Законом вводится новое понятие «подразделение транспортной безопасности», под которым следует понимать подразделение ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта или аккредитованное юридическое лицо, осуществляющее защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры). Персоналу таких подразделений разрешается хранение, ношение и применение служебного оружия и специальных средств.

Законом ужесточается уголовная и административная ответственность за нарушение требований в сфере транспортной безопасности. Так, максимальный срок лишения свободы за неисполнение требований по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры для лиц, непосредственно ответственных за это, если их деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или

крупного ущерба (ст. 263.1 УК РФ), составляет теперь пять лет. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

Штрафы за нарушение требований транспортной безопасности для граждан составят 3–5 тыс. руб., для юридических лиц – 50–100 тыс. руб. При повторном нарушении суммы штрафов возрастают в два раза. За умышленное нарушение штраф для физических лиц составит 20–30 тыс. руб. с конфискацией орудия совершения нарушения либо арест на срок до 10 суток, для должностных лиц – штраф 50–100 тыс. руб. либо арест до 10 суток, для юридических лиц – 200–500 тыс. руб. либо административное приостановление деятельности до 90 суток.

Конкретные требования (критерии) и перечни посадочных площадок и воздушных судов авиации общего назначения, требования по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также требования по обеспечению транспортной безопасности закон предлагает установить правительству Российской Федерации и Министерству транспорта в подзаконных нормативных актах. Многие из них либо еще не приняты, либо требуют приведения в соответствие с настоящим Законом.

Ряд проектов подзаконных актов, а также уведомлений о разработке таких актов размещен на «Едином портале для размещения информации о разработке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатов их общественного обсуждения» <http://regulation.gov.ru/>.

По мнению АОПА-Россия, новый закон может создать неподъемную финансовую нагрузку на субъекты авиации общего назначения, владельцев посадочных площадок, малые аэродромы, а также на региональных и бизнес перевозчиков. Конкретная степень этого воздействия, прежде всего, будет определяться содержанием подзаконных актов и правоприменительной практикой.

АОПА-Россия продолжит отслеживать выходящие нормативные акты в области транспортной безопасности и информировать членов организации.

### Новые правила выдачи свидетельств авиационного персонала

С 5 февраля 2014 г. вступило в силу Постановление правительства от 6 августа 2013 года №670 «О Правилах проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна». Однако Минтрансом не был издан ряд нормативных актов, необходимых для выдачи свидетельств авиационного персонала по новым правилам. 6 февраля Росавиация сообщила о приостановке выдачи и продления свидетельств авиационного персонала из-за вступления в силу постановления правительства, для реализации которого департамент госполитики в области гражданской авиации Минтранса не успел подготовить нормативно-правовую базу.

Решение выдавать и продлевать свидетельства авиационного персонала старого образца было принято на совещании у замминистра транспорта Валерия Окулова, сообщается на сайте Минтранса. Свидетельства должны выдавать пилотам вплоть до полного внедрения министерством новых процедур выдачи свидетельств авиационного персонала. Также на совещании заместитель министра обратился к представителям авиакомпаний с просьбой сообщать в Минтранс России о каждом случае отказа в предоставлении указанных государственных услуг.

### Буксировка планеров с помощью лебедки

На аэродроме Шевлино начались буксировочные полеты планеров с лебедки. Ее спроектировал и построил Игорь Волков. Благодаря этой лебедке появилась возможность значительно снизить затраты на летное обучение и подготовить больше

пилотов-планеристов.

В первый день было сделано 20 подъемов планера и 10 – парашюта (этой лебедкой можно запускать и тех, и других). Полоса позволяла размотать 750 м троса, что обеспечивало подъем на 300–350 м.

### Новости АОПА

Американская АОПА выступила против отмены использования в авиации уже имеющихся в пользовании радиомаяков, работающих на частоте 121,5 МГц.

Основным аргументом для протеста явилась плохая эффективность работы системы автоматических радиомаяков (АРМ) в авиации и нецелесообразность возложение расходов по переоборудованию воздушных судов на владельцев. АОПА считает, что, заставив людей купить новые АРМ, работающие на частоте 406 МГц, инициаторы нововведения безопасность полетов не улучшат. Необходимо дать пилотам и владельцам ВС возможность самостоятельного выбора технологических решений, способствующих повышению безопасности полетов и соответствующих финансовым возможностям пилотов и владельцев.

В то же время в России спутниковая обработка сигналов на частоте 121,5 МГц прекращена с 1 февраля 2009 г. и все ВС (кроме сверхлегких) должны быть в обязательном порядке оборудованы АРМ, работающими а частоте 406 МГц.

АОПА-Россия на основе анализа авиационных происшествий и катастроф считает, что использование АРМ на ВС является малоэффективным средством для обеспечения безопасности полетов и рекомендует пилотам АОПА пользоваться персональными спутниковыми трекерами.



Игорь Волков управляет лебедкой собственной конструкции