

В зоне нормативной турбулентности

Постановление правительства № 886 от 28 июля 2018 года подтвердило необходимость оснащения сертифицированными техническими средствами безопасности транспортных средств гражданской авиации. Однако для иностранных производителей воздушных судов приоритетными остались требования международного законодательства. Оборудование воздушных судов в рамках таких требований не соответствует характеристикам, предусмотренным в российских нормативах. Как выстроить работу в условиях нормативных противоречий, журналу RUBEZH рассказали представители авиакомпаний.



Подготовил: Юрий Степнов



Алексей Баранов

начальник отдела авиационной и транспортной безопасности авиакомпании «РусЛайн»

К сожалению, выполнение требований нормативных актов по транспортной безопасности для авиакомпаний сегодня связано с большими сложностями. В первую очередь это высокая стоимость реализации требований на воздушных судах иностранного производства. Второй момент — необ-

ходимость отрыва воздушного судна от производителя на длительный срок. Что опять же приводит к финансовым потерям.

Как и другие игроки рынка, компания «РусЛайн» заинтересована в реализации требований ТБ с наименьшими издержками. Мы постоянно

In the middle of legislative turbulence / By Yuriy Stenov

Government Decree No. 886 of July 28, 2018 confirmed the need to equip civil aircrafts with certified technical means of safety. However, for foreign aircraft manufacturers, the priority remains the requirements of international law. Aircraft equipment within the framework of such requirements does not meet the characteristics stipulated in the Russian regulations. Representatives of airlines told the RUBEZH magazine how to organize work under conditions of regulatory contradictions.

НОРДАВИА



Сергей Флотский

руководитель службы авиационной безопасности
авиакомпании «Нордавиа»

участвуем в дискуссиях по вопросам оснащения воздушного парка техническими средствами безопасности на разных площадках, говорим, в том числе, с производителями и компетентными органами.

Несмотря на то что на данный момент нам удалось выстроить диалог с производителями самолетов, они, однако, не заинтересованы в серийной установке дополнительного оборудования на выпускаемые воздушные суда исключительно под требования российского законодательства.

Вышедшее недавно постановление правительства РФ № 886 по сути ничего не изменило и вряд ли способно изменить. Документ только увеличил количество вопросов, связанных с уже реализованными мероприятиями, которые были предусмотрены приказом Минтранса № 40.

По-прежнему в России действует огромное количество нормативно-правовых актов в области обеспечения авиационной и транспортной безопасности разного уровня, что постоянно приводит к юридическим коллизиям. А текущие изменения и принимаемые нормативно-

Сегодня существует признанная во всем мире система обеспечения авиационной безопасности, и, на мой взгляд, нам незачем изобретать велосипед

правовые акты, к сожалению, далеко не всегда учитывают сторону игроков авиационного рынка. В результате последние несут серьезные финансовые потери. Это, в свою очередь, увеличивает стоимость авиабилетов для обычных пассажиров.

К сказанному стоит добавить, что сегодня существует признанная во всем мире система обеспечения авиационной безопасности, и, на мой взгляд, нам незачем изобретать велосипед. Следовало бы идти в ногу со всем международным авиационным сообществом и разработать на конец Национальную программу авиационной безопасности. На базе которой законодатели уже смогли бы внедрять необходимые новшества, позволяющие повысить уровень защищенности гражданской авиации, учитывая постоянно меняющийся характер угроз и современный уровень развития техники. Данный документ позволит объединить и консолидировать меры авиационной и транспортной безопасности на базе одного нормативно-правового акта.

Авиакомпания «Нордавиа», являясь эксплуатантом самолетов производства компании Boeing, находится в постоянном контакте с производителем. Эти контакты охватывают широкий круг вопросов, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушных судов. Оснащение сертифицированными техсредствами воздушных судов проводится в строгом соответствии как с требованиями производителя, так и в рамках установленных норм, правил и процедур действующего авиационного законодательства.

При этом воздушные суда авиакомпании «Нордавиа» не оснащены сертифицированными техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, как того требует Федеральный закон № 16 «О транспортной безопасности». Так как, в соответствии со вступившим в силу летом 2018 года постановлением правительства РФ № 886, требование по оснащению транспортных средств ТСОТБ касается воздушных судов, «включенных в сертификат эксплуатанта после 01.01.2022 года и ранее использовавшихся иными российскими или иностранными эксплуатантами». Самолеты «Нордавиа», находящиеся в эксплуатации, включены в сертификат эксплуатанта ранее указанной даты.

Значение этого постановления состоит еще и в том, что оно призвано изменить ситуацию по обеспечению транспортной безопасности воздушного транспорта за счет следующих положений:

- разделения требований, предъявляемых к объектам транспортной инфраструктуры (аэропорты) и к субъектам транспортной инфраструктуры (перевозчики);
- назначения должностных лиц, ответственных за транспортную безопасность не только в период полета воздушного судна, но и в период нахождения воздушного судна в местах стоянки без экипажа, а также разработки документов, определяющих права и обязанности указанных должностных лиц;
- установления особого режима прохода физических лиц, проезда транспортных средств, проноса/провоза грузов багажа, ручной клади и т. д. в зону транспортной безопасности;

- установления порядка реагирования на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов, обнаружения предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения;

Выполнение требований постановления № 886 неминуемо будет связано с дополнительной финансовой нагрузкой на авиакомпании

- введения оценки эффективности (контроль качества) мер по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства;
- учета и допуска к воздушному судну, в зону транспортной безопасности транспортного средства, ее части, на критические элементы транспортного средства физических лиц, материально-технических объектов, автотранспортных средств;
- выделения мест на транспортном средстве для размещения работников транспортной безопасности в случае их привлечения для защиты транспортного средства;
- выделения мест на транспортном средстве для проведения в случае необходимости досмотра физических лиц на транспортном средстве;
- организации пропускного и внутриобъектового режима на транспортном средстве;
- оснащения транспортного средства техническими средствами обеспечения транспортной безопасности;
- введения правил организации допуска на объект транспортной инфраструктуры воздушного транспорта;
- появления материальных пропусков на предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства;
- введения возможности электронных обращений, подписанных усиленной электронной подписью на выдачу пропусков;
- допущения пассажиров в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности на основании проездных перевозочных и удостоверяющих личность документов.

Впрочем, не все новые меры облегчат положение эксплуатантов воздушных судов. Выполнение требований постановления № 886 неминуе-

мо будет связано с дополнительной финансовой нагрузкой на авиакомпании.

Обучение ответственных за обеспечение транспортной безопасности, проведение аттестации сил транспортной безопасности, разработка организационно-распорядительных документов, организация пропускного и внутриобъектового режима на воздушном судне, проведение оценки уязвимости и разработка плана транспортной безопасности воздушного судна — все это повлечет за собой дополнительные людские и денежные затраты, не говоря уже о затратах на закупку оборудования.

Например, стоимость оценки уязвимости и разработка плана транспортной безопасности на один тип воздушного судна оценивается в 550 тыс. рублей. С выходом постановления правительства организации, оказывающие услуги в этой области, незамедлительно подняли цены. В сложившейся ситуации для облегчения нагрузки на транспортников необходима компенсация авиакомпаниям затрат на обеспечение транспортной безопасности.



Денис Людчик

руководитель отдела транспортной безопасности авиакомпании S7 Airlines

В существующем виде требования транспортной безопасности неисполнимы для эксплуатантов воздушных судов. Перевозчики, эксплуатирующие суда зарубежного производства, не могут даже подать заявку на сертификацию технических средств. Потому что требования, указанные в постановлении правительства № 969, распространяются на технику отечественного производства, документ оперирует терминами, не применимыми к зарубежной продукции, — «технические условия» (ТУ), «паспорта (формуляры) на технические средства» и т. д.

Основная проблема заключается в том, что разработчики постановления № 969 не учли ситуацию, при которой перевозчик получает транспортное средство от иностранного производителя уже установленными ТСОТБ, которые были произведены сторонней организацией по заказу производителя воздушного судна.

