

Председателю летного комитета АВИ

А.В. Чурочкину

Авиакомпаниям - членам АВИ

О введении в действие новой редакции ФАП 249 и внесении изменений в ФАП 128

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

16 мая 2019 года в рамках HeliRussia прошло заседание летного комитета АВИ с повесткой о внесении изменений в ФАП-128 и обсуждении новой редакции ФАП-249 «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя, выполняющего авиационные работы».

В поправках, предлагаемых для внесения в главу VI «Общие правила выполнения авиационных работ» (предлагаемый пункт 6.2) и главу VII «Правила выполнения авиационных работ» (предлагаемые пункты 7.39 – 7.45) ФАП-128, предусмотрено введение такого вида авиационных работ как транспортно-связные полеты.

В предлагаемой редакции данного изменения назначение транспортно-связных полетов определяется следующим образом: *«7.39. Транспортно-связные полеты выполняются в целях транспортного обслуживания различных предприятий и организаций, использующих воздушные суда для связи, перевозки персонала, груза и оборудования заказчика»*. Указанный пункт допускает возможным перевозку персонала Заказчика к месту выполнения работ, в том числе не связанных с выполнением авиационных работ. При этом фактически – это обычные пассажиры, которые подчиняются требованиям авиационного законодательства и вправе рассчитывать на законодательную защиту, аналогичную той, что предоставлена пассажирам, подпадающим под определение из статьи 100 ВК РФ.

Так же пунктом 7.45 вводится двоякое толкование нормы о воздушной перевозке пассажиров путем включения противоречивого условия: *«Перевозка персонала Заказчика к месту назначения и обратно, при отсутствии возможности осуществления коммерческой воздушной перевозки, осуществляется в фюзеляже воздушного судна»*. Инициаторы законопроекта подразумевают, что при транспортно-связных полетах при отсутствии у эксплуатанта соответствующего сертификата пассажиры будут перевозиться безвозмездно? Явно нет! Но ведь любая воздушная перевозка пассажиров за плату является **коммерческой**. В случае принятия пункта 7.45 в предлагаемой редакции в законодательстве появится двоякое толкование нормы о воздушной перевозке пассажиров за плату: классическая коммерческая перевозка и некоммерческая, но тоже не бесплатная... Применение такого двоякого толкования явно не приемлемо.

В ходе обсуждения предполагаемых изменений были высказаны противоположные мнения об их необходимости и состоятельности.

Безусловно, включение транспортно-связных полетов в перечень авиационных работ может привести к упрощению оформления пассажирской перевозки. Этот вопрос актуален для перевозчиков малой авиации именно в части документального оформления, предшествующего каждой перевозке, но одновременно это ведет к упрощению мер, направленных на безопасную перевозку пассажиров! Это как раз «на руку» недобросовестным эксплуатантам, не имеющим достаточных знаний, навыков и средств для безопасной перевозки пассажиров.

Но неужели, вопрос простоты оформления перевозки можно сравнить с безопасностью лиц, находящихся на борту?

В ходе обсуждения высказывалось мнение, что «пассажиры Заказчика», подписывая договор с работодателем, являющимся Заказчиком перевозки, якобы «знают, на что идут»! Это утверждение наполнено некоторым цинизмом! То есть, инициаторы законопроекта планируют разделить пассажиров на две категории: первых нужно возить «с соблюдением всех требований к безопасности», которые предусмотрены при коммерческой воздушной перевозке согласно ФАП-246, а вторых достаточно перевозить с соблюдением минимальных требований к безопасности, характерных для авиационных работ. Мы же убеждены, что различный юридический статус лиц, находящихся на борту ВС при выполнении полета, независимо от цели, не должен влиять на наличие права быть защищенным на уровне закона и не должен решаться путем снижения правовых гарантий, предоставленных потребителям авиационных услуг.

В ходе обсуждения было также высказано мнение, что крупные компании, якобы, лоббируют исключение из поправок транспортно-связных полетов, связывая это с защитой своего рынка коммерческих воздушных перевозок. В настоящем обращении речь идет только о безопасности лиц, перевозимых на борту.

Представителем АО "ЮТэйр-Вертолетные услуги" участникам дискуссии был задан вопрос: «Отличалась ли программа подготовки для выполнения авиационных работ и транспортных полетов в СССР и в поздний период, когда еще действовали те самые нормы»? Ответ был однозначным: «Нет»!

Тогда что мы имеем сейчас? Пункт 6.1 ФАП-128: «Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III, IV и VII настоящих Правил».

Требования пунктов 4.22 – 4.28 ФАП-128 значительно ниже требований к подготовке летного состава, предусмотренных для коммерческих воздушных перевозок. Это значит, как было сказано выше, две категории пассажиров (лиц, находящихся на борту) будут иметь различные шансы быть доставленными до места назначения безопасно.

Достаточно воспользоваться статистикой, чтобы понять, к чему это может привести. Большинство компаний, выполняющих авиационные работы, имеют сертификат на коммерческие воздушные перевозки. Следовательно, уровень подготовки летного состава они вынуждены поддерживать в соответствии с требованиями главы V ФАП-128. Теперь давайте ответим на вопрос: если появится возможность перевозить вахты, имея лишь сертификат на авиационные работы, много ли из компаний оставят действующим сертификат на коммерческие воздушные перевозки? Станут ли они нести затраты на дополнительную подготовку персонала, если требования будут ниже? Ответ очевиден.

Поэтому перспективы можно оценить, сравнивая статистику авиационных происшествий при коммерческих воздушных перевозках и АОН, т.к. требования к подготовке летного состава при авиаработах и АОН одни и те же.

В 2017-18 гг. при выполнении коммерческих воздушных перевозок произошло 6 АП, в авиации общего назначения – 13! Причем, это только абсолютные показатели. Разница в относительных показателях будет еще больше.

Ослабляя требования к подготовке летного состава при перевозке пассажиров, мы даем шанс недобросовестным частным лицам, индивидуальным предпринимателям, авиакомпаниям поставить под угрозу безопасную перевозку пассажиров, которая, безусловно, предполагает высокий уровень ответственности перед людьми и, к тому же, является довольно чувствительной темой в медийном аспекте.

Пока не будут установлены адекватные требования к подготовке пилотов для перевозки пассажиров (пусть даже персонала Заказчика), говорить о внедрении транспортно-связных полетов, как вида авиаработ, крайне преждевременно!

Члены летного комитета АВИ:

Заместитель генерального директора по управлению безопасностью полетов АО «Авиашельф»

Аношин А.В.

Первый заместитель генерального директора АО НПК «ПАНХ»

Скориков А.А.

Член комитета по безопасности полетов вертолетов АВИ:

Вице-президент - директор по управлению безопасностью полетов АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»

Будылдин А.Н.