

117335, г. Москва, ул. Вавилова, д.69/75
Тел. +7 (495) 487-1223
email: pdu@aerohimflot.ru
<https://aerohimflot.pf>

08.06.2023	№	630-АХФ/23
на №	Исх-24831/01	от 06.06.2023

*Экспертное заключение на проект изменений Воздушного кодекса РФ
о саморегулировании в малой авиации*

Уважаемый Дмитрий Викторович!

В ответ на Ваше письмо от 06.06.2023 № Исх-24831/01, рассмотрев обращение Ассоциации малых авиационных предприятий (далее - Ассоциации Малап), проект изменений в Воздушный кодекс РФ и пояснительную записку к проекту, сообщаем.

Инициативе Ассоциации Малап о создании саморегулирования в малой авиации уже более 4 лет. За это время инициатива была досконально изучена не только членами Экспертного совета авиационного альянса «Аэрохимфлот» по деятельности малой авиации, но и крупнейшими участниками профессионального авиационного сообщества, в том числе на всероссийских конференциях эксплуатантов, состоявшихся в 2021 и 2022 гг.

Отметим, что в 2020 г. Государственной Думой РФ **законопроект № 970922-7 о саморегулировании в малой авиации**, основанный на инициативе Ассоциации Малап, был всесторонне рассмотрен и **отклонен**.

Очевидно, что инициаторы проекта саморегулирования в малой авиации (далее – СРО в МА) являются либо полными дилетантами в сфере малой авиации, желающими создать бизнес на подмене функций государства, либо лицами, пытающимися по технологиям западных спецслужб развалить эффективно действующую отрасль авиационных работ, обеспечивающую в первую очередь продовольственную и экологическую безопасность Российской Федерации.

В подтверждение сообщаем.

По состоянию на 02.06.2023 г. в России сертифицированы 114 эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки пассажиров и грузов, и 228 эксплуатантов, выполняющих авиационные работы. В стране нет ни одного населенного пункта, лишённого транспортного сообщения. Отраслью авиационных работ закрываются все потребности государства в авиационно-химических и лесоавиационных работах, выполняются все виды воздушных съёмки, лётных проверок, организуется дежурство поисково-спасательных сил, закрывается потребность регионов в санитарной авиации, мониторится с воздуха вся газо- и нефтегазопроводная транспортная система России.

Гражданская авиация Российской Федерации способна уже сегодня выполнять значительно бóльшие объёмы коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, однако это ограничивается низкой покупательской способностью как регионов, так и населения. Обращаем внимание, что практически все эксплуатанты являются коммерческими предприятиями и немедленно бы закрыли потребности в авиаперевозках при наличии устойчивого спроса. Кроме того, в 2022 г. авиационный альянс «Аэрохимфлот» предлагал регионам Арктической зоны РФ предоставить до 100 воздушных судов типа Ан-2 и Ан-3 для организации дополнительных объёмов перевозок пассажиров и грузов, однако полученные ответы от администраций субъектов РФ (см. приложения) свидетельствуют об отсутствии потребности.

Вынуждены констатировать, что представители Ассоциации Малап письмом от 27.04.2023 г. № 9 вводят в заблуждение помощника Президента Российской Федерации Левитина И.Е., а именно:

— напомним, что государство сознательно ужесточило требования к перевозчикам в 1990-х гг., когда на рынке коммерческих воздушных перевозок присутствовало более 600 авиакомпаний зачастую с 1-2 арендованными ВС, которые не могли обеспечить ни регулярность, ни безопасность перевозок. Действующие требования по сертификации коммерческих эксплуатантов по ФАП-10 не являются избыточными, что подтверждается большим количеством сертифицированных по этим правилам эксплуатантов. Кроме того, ФАП-10 уже были значительно упрощены в рамках «регуляторной гильотины»;

— информация о запретительной практике сертификации типовых легких пилотируемых и беспилотных ВС не соответствует действительности. Наличие устойчивого спроса, безусловно, привело бы к появлению большего числа типовых ВС. В то же время в России серийно производятся сертифицированные по типу: самолет «Авиатика-МАИ-890», сельскохозяйственный самолет «Т-500», вертолеты «Ансат», «Ка-226» «Ми-8» (различные модификации). Имеют сертификаты типа лёгкий самолет «Ил-103», беспилотный авиационный комплекс «БАС-200», гидросамолет «Корвет». Проходит процедуру сертификации многоцелевой самолет «ЛМС-901 Байкал». Предприятия альянса «Аэрохимфлот» заключили соглашения на поставку 120 самолета ЛМС-901 Байкал и 80 вертолетов Ка-226;

— утверждения о неудовлетворительном качестве подготовки коммерческих пилотов в государственных образовательных организациях являются ложными. Деятельность Ассоциации Малап не связана с приёмом на работу выпускников ЛУЗов. Согласно общедоступной информации среди членов Ассоциации Малап нет ни одного сертифицированного эксплуатанта по ФАП-10 (коммерческие воздушные перевозки) или ФАП-494 (авиационные работы). Право практически оценивать уровень подготовки пилотов – выпускников у инициаторов проекта отсутствует. Участники и партнеры авиационного альянса «Аэрохимфлот», сертифицированные авиапредприятия, только в 2022 г. приняли на работу 72 пилотов-выпускников, уровень подготовки которых оценен хорошим. Кроме того, с целью установления обратной связи 28 мая 2022 г. Альянсом и СПбГУ ГА им. Новикова А.А. было заключено соглашение о сотрудничестве;

— данные об отсутствии проверки Росавиацией практических навыков кандидатов в пилоты не соответствуют действительности, поскольку кандидаты проходят врачебно-лётную экспертную комиссию, профессионально-психологический отбор, вступительные экзамены, а сама система подготовки пилотов исключает выдачу свидетельства пилота лицам, не способным управлять ВС;

— информация о тотальной деградации сети малых аэродромов также недостоверна, поскольку аэродромы, используемые для внутрирегиональных перевозок, финансируются либо из регионального бюджета, либо коммерческими организациями. В целях оптимизации расходов аэродромы в своё время переводились (перерегистрировались) в посадочные площадки, которых в настоящее время более 2500 (по данным Росавиации).

По каким-то причинам авторы письма в адрес помощника Президента РФ Левитина И.Е. не указывают о наличии в Российской Федерации значительного вертолётного парка, который в полной мере используется эксплуатантами для коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Авторам письма, видимо, неизвестно и о наличии, к примеру, в Тюменской области государственной программы «Заболотье» и других, которые обеспечивают транспортную связанность с труднодоступными населёнными пунктами страны.

По существу предложений о внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации.

Внесение в Воздушный кодекс РФ понятия «малая авиация» потребует значительных затрат бюджета РФ на изменение всего действующего воздушного и смежного (в частности надзора) законодательства, а именно переработки Воздушного кодекса РФ и всех подзаконных актов; изменения программ обучения специалистов авиационного персонала и т.д.

Сравнение показателей малой авиации в Российской Федерации и США некорректно, поскольку законодательства этих стран НЕ имеют такого понятия в принципе и, соответственно, остаётся неясным какие показатели авторы инициативы сравнивали.

Добровольное саморегулирование сейчас разрешено действующим законодательством РФ, что не мешает инициаторам «СРО в малой авиации» уже сегодня реализовать это без подмены функций государства. Кроме того, введение СРО в МА разрушит действующую авиационную промышленность в плане лёгкой авиации, поскольку с целью уменьшения затрат на рынок РФ будут ввозиться 40-50-летняя авиационная техника иностранного производства. Будет также разрушена система подготовки не только лётного состава, но и инженерно-технического состава, поскольку вся деятельность СРО будет направлена на уменьшение затрат.

В гражданской авиации нет понятия изношенная авиационная техника, которую используют авторы инициативы. Используются понятия «в состоянии лётной годности» или «отсутствие лётной годности».

Более того, саморегулирование в авиации уже было. Общественная организация любителей авиации осуществляла деятельность на принципах саморегулирования - система показала себя нежизнеспособной. Точно также, как и в строительной сфере в настоящее время, появятся десятки СРО, которые будут продавать допуски на выполнение полётов / свидетельства пилотов / документы о техническом обслуживании ВС и так далее. Это неминуемо приведет к человеческим жертвам и массовому появлению «авиабомбил», а значит уменьшению налогооблагаемой базы и, соответственно, снижению доходов бюджета Российской Федерации.

Утверждения авторов инициативы о доступности авиационных услуг для населения являются дилетантскими. К примеру, стоимость лётного часа самолета Cessna-172 в состоянии лётной годности в Республика Саха (Якутия) при стоимости заправки, запчастей и фонда оплаты труда пилота составит не менее 25 000 рублей. За 1 час это ВС преодолеет примерно 170 км. То есть авиационная перевозка трёх пассажиров на расстояние в 170 км обойдётся каждому пассажиру более, чем в 8 300 руб. А при отсутствии обратной загрузки – около 17 000 руб.

Ответственно заявляем, что вопреки утверждению Ассоциации Малап, основная часть затрат в авиации состоит не из выполнения сертификационных требований регулятора, а из стоимости авиационных ГСМ, ТОиР и фонда оплаты труда.

Вывод. К малой авиации в РФ можно отнести всю отрасль авиационных работ, часть коммерческих воздушных перевозок на самолётах малой вместимости и вертолётах и любительскую авиацию общего назначения. Внесение изменений в Воздушный кодекс РФ в части введения СРО в МА приведёт к развалу эффективно функционирующей отрасли авиационных работ и авиации, выполняющей коммерческие воздушные перевозки и обеспечивающей транспортную связанность труднодоступных населенных пунктов.

Бездоказательные обещания лиц, далеких от авиации, о том, что СРО в МА решит многие проблемы гражданской авиации, носят исключительно популистский характер.

С уважением,

С уважением



Председатель Экспертного совета альянса «Аэрохимфлот»
по деятельности малой авиации

К.Н. Галиуллин