

АССОЦИАЦИЯ АВИАРАБОТ

ОГРН 1207700168378. г. Москва, ул. 1-я Фрезерная, л. 2/1, строение 26 пом.204. т.89885620508

Депутатам Государственной Думы
Федерального собрания Российской Федерации
О. Н. Алимовой, Г. И. Данчиковой, С. В. Иванову,
Н.В.Коломейцеву, А.В.Корниенко, Е.В.Маркову,
Р.Ю.Романенко, Ф.С.Тумусову, С.А.Шаргунову,
Р.Г.Шайхутдинову, М.В.Сураеву, В.А.Ганзя

Исх. № 78 от 25.06.2020 г.

ИНФОРМАЦИОННАЯ СПРАВКА

по письму Авиационного альянса «Аэрохимфлот» №144 АХФ/20 от 15.07.2020г.

1. Организация «Авиационный альянс «Аэрохимфлот»» **не зарегистрирована на территории Российской Федерации** как юридическое лицо по данным систем учета организаций «Руспрофиль», «Спарк-интерфакс», СБИС и др.
2. **Сведений о количестве членов организации**, документов о создании альянса, документов о членстве участников в «АА «Аэрохимфлот»» **на сайте организации не представлено** (сайт <https://аэрохимфлот.рф>).
3. Письмо подписано представителями 9 организаций, из которых: 2 (две) организации (ООО «АГАТ» и ООО «АТЦ Виразж») имеют одного собственника — Малиевского В.В.; 1 (одна) организация не выполняет авиационные работы. (ООО АК «Шушенское» - это не авиакомпания, а аэропортовый комплекс «Шушенское».) **Реальное число подписантов составляет не 9, а 7 ед.**
4. 7 подписантов это **2,31% от общего числа эксплуатантов авиаработ**, указанных в реестре Росавиации. (234 эксплуатанта авиаработ + 69 эксплуатантов АОН). Таким образом, указание в письме на то, что «..мы, руководители предприятий, которые десятки лет выполняют авиационные работы, перекрывая основную часть работы авиационных и авиационно-химических работ» - является недостоверным.
5. Из указанного в сертификатах авиаработ подписантов перечня типовых ВС к эксплуатации на авиационных работах в качестве типового ВС, в пределах действующих на рынке цен пригодно **0 (ноль) ВС**. Указанные в сертификатах авиаработ воздушные суда либо не никогда не имели сертификата типа (АН2 — 30 ед., МИ2 -3 ед.), либо не пригодны к выполнению АХР и могут применяться только на авиационном патрулировании (Cessna 182Т, L, M, GL, иные модификации — 5 ед.), либо являются ЕЭВС (АН 3Т — 2 ед, Тундра 300 — 1 ед., «Ястреб» - 1 ед, Аэропракт-32L — 1 ед.), либо не позволяют выполнять авиационные работы в пределах границ сложившихся на рынке цен (Компания ПАНХ ВК-117С-2 — 1ед., ЕС-135 Т2+ 4ед., Ка-32А -1ед., Ка-32АО - 4 ед, Ка-32С — 2ед., Ка-32Т - 1ед, Ми-26Т -1 ед., Ми-8МТВ-1 -7ед, Ми-8Т — 4ед.), что так же подтверждается 473 государственными контрактами на общую сумму более 3 млрд.руб. И практически полным отсутствием компании на рынке авиаработ, финансируемых без госзаказа.

6. **Не соответствует действительности указание на работу Минтранса и ФАВТ «в сторону разумного упрощения авиационного законодательства»** (2 абз. письма). Так, с 2018 по 2020 г.г. количество требований при сертификации пор ФАП-118 выросло в 2 раза, стоимость сертификации выросла вдвое, и, как правильно отмечают авторы из 6000 ВС пригодных к эксплуатации воздушных судов, в 2020 г. **сертификат летной годности имеют всего 826 ЕЭВС. На эту проблему обратил внимание Президент РФ (Поручение Президента № Пр-887, письмо Помощника Президента РФ И. Левитина А47980Пил от 16.05.2019)** В решении Комиссии по Регуляторной гильотине действующий **первый заместитель министра транспорта выступил против либерализации рынка и разработанных законопроектов** . Наконец, нельзя не отметить хаотичность управленческих решений: так получение разрешения на облет ВС при сертификации то поднимался на уровень федерального аппарата, то спускался на уровень собственника, требования перевести ЕЭВС в типовые ВС то активно продвигаются, то исчезают, разрешение ЕЭВС на авиаработах то запрещается телеграммой, то нет. Наконец, за 20 лет внутри ФОИВ не создано даже органа, отдела, управляющего, в том числе , соответствием нормативной базы уровню развития легкой, сверхлегкой авиации.
7. Не соответствует требованиям действующих нормативных актов тезис о том, что профессиональные пилоты — это пилоты имеющие квалификацию линейных (ATPL) или коммерческих (CPL) пилотов. Так **п.1.2. ФАП-147 выводит пилотов СВС в самостоятельную категорию авиационного персонала, не устанавливая ограничений по видам полетов и выполняемых работ и наделяя их всеми правами командира воздушного судна. Так же ФАП-147 не допускает возможность замещения пилотов сверхлегких воздушных судов линейными и коммерческими пилотами. Их использование в качестве пилотов СВС прямо запрещено. Одновременно допускается использование СВС на авиаработах при получении сертификата эксплуатанта авиаработ.** Таким образом применение на практике изложенного тезиса приведет к одновременному прекращению функционирования отрасли из-за нормативных ограничений. Кроме того, необходимо отметить, что количество выпускников авиационных училищ, направляемых на авиаработы = 0. Экипажи ВС на авиаработах формируются из опытных пилотов. Так, на запрос ассоциации мы получили сведения об опыте пилотов СВС в одной из авиакомпаний (ООО «Авиахим-Юг»), входящих в Ассоциацию авиаработ:

	Воинское звание	Ф.И.О	Образование	Освоенные типы	
1	П-к	Гриценко В.А.	1. Ейское высшее военное авиационное училище летчиков 2. Военно-воздушная академия им. Гагарина 3. АУЦ ОФ СЛА	Л-29 Миг-17 Су-7б Су-17м3 Су-17м4 Як-52 Цессна -150 Цессна- 172	Ветеран боевых действий (Афганистан)

				Авиатика сх 90 СН -701 СП-30	
2	п/п-к	Свириденко В.П.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Качинское высшее военное авиационное училище летчиков 2. Военно-воздушная академия им. Гагарина 3. АУЦ ОФ СЛА 	<p>Л-29 Миг-21 Миг-23 Миг-27 Як-52 Ан-2 Бекас Х-32 СП-30</p>	Ветеран боевых действий (Афганистан)
3	п/п-к	Губин А.Г.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов ПВО 2. АУЦ ОФ СЛА 	<p>А-50 (в составе экипажа) Як-52 Цессна -150 Цессна- 172 Бекас Х-32 СП-30</p>	Ветеран боевых действий (Чечня)
4	м-р	Гирич А.И.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов ПВО 2. АУЦ ОФ СЛА 	<p>Л-39 Миг-23 Ми-8 Авиатика сх 90 Бекас Х-32 СП-30</p>	
5	м-р	Прихидько П.В.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов ПВО 2. АУЦ ОФ СЛА 	<p>А-50 (в составе экипажа) Як-52 Цессна -150 Цессна- 172 Бекас Х-32 СП-30 СМ-26</p>	Ветеран боевых действий (Чечня)
6		Манаков А.М	<ol style="list-style-type: none"> 1. Сасовское летное училище гражданской авиации им.Г.А Таран 2. Рязанский учебный авиационный центр 3. АУЦ ОФ СЛА 	<p>АН-2 Як-18 -т</p> <p>Л-29 МИГ-17 Бекас Х-32</p>	
7		Мартынов Д.Л.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Тульский Авиационный 	Як -52	

			Клуб 2. Сасовское летное училище гражданской авиации им.Г.А Таран 3 Рязанский учебный авиационный центр 4. АУЦ ОФ СЛА	АН-2 Л -29 Бекас Х-32	
--	--	--	--	---------------------------------	--

8. Эксплуатанты авиаработ категорически, на 100% согласны с позицией о недопустимости выполнения авиаработ не сертифицированными регулятором предпринимателями. Эксплуатанты авиаработ заинтересованы в спокойном, ритмичном выполнении авиаработ по справедливой цене. Отметим, что на кустовых совещаниях неоднократно отмечалось, что доля т. н. «партизан» в общем объеме авиаработ не превышает 10% и чаще всего они берут на себя самые дешевые, невыгодные работы. Вместе с тем, необходимо указать, что попытки решить вопрос т. н. «партизанами» силовым способом, с подключением правоохранительных органов идут с 2014 г. Ориентированы региональные антитеррористические комиссии, авиационные правонарушения выведены в отдельную строку отчетности Прокуратуры и МВД. В ФСБ этот вопрос на особом контроле. В 2018 г. штраф законодательно поднят в 10 раз за административные правонарушения в данной области. Делается все возможное, чтобы силовыми методами побороть нелегальные авиаработы. Но эти методы, по всей видимости, дошли до предела своих возможностей, а т. н. «партизаны» составляют те же 10%. Это исключительно неэффективное расходование государственных средств и сил. При этом ежегодно ужесточаются требования к эксплуатантам, что повышает цену легализации и входа на рынок до нерентабельной. Нет организаций, которые хотели бы войти на рынок, повысить конкуренцию, снизить стоимость работ. Очевидно, что методы кнута себя исчерпали, их ужесточение ведет к прекращению работы отрасли. Мировая практика идет по иному пути — сбалансированных разрешительных, легализующих мер и мер пресекающего характера. Первой категории мер в Российском авиационном законодательстве нет с 2013 г.

9. Однако хотели бы отметить фразу о том, что подписанты сталкивались «с недостаточной квалификацией частных пилотов». Признать недостаточное качество подготовки частных пилотов, не будучи уполномоченным на правовую оценку данного явления — означает либо оговор, либо обвинение регулятора в уголовном преступлении. В обоих случаях таким заявлениям должна быть дана правовая оценка. Фактический уровень подготовки авиационного персонала определяется именно ФАВТ, которое: а) лицензирует учебные центры, б) формирует нормативные требования к подготовке, в) утверждает программы подготовки, г) принимает теоретические и практические экзамены, г) выдает свидетельства, подтверждающее достаточную квалификацию для выполнения функций авиационного персонала. Рекомендуем депутатам направить соответствующее обращение в правоохранительные органы для установления фактов, изложенных в обращении, установления времени, места, обстоятельств нарушения пилотами действующих требований, а так же для проверки качества подготовки в соответствующих учебных заведениях с дачей последующей правовой оценки.

10. Выводы об упразднении правового регулирования законопроектами внесенными в Думу не соответствуют действительности, что следует из текста законопроектов. Так, в Протоколе заседания рабочей группы по реализации механизма регуляторной гильотины от 26.12.19 №004, рассматривавший законопроект об изменения в нормативно-правовом регулировании АОН не отмечалось упразднение правового регулирования. Что касается законопроекта о СРО в авиации, то авторы письма не знакомы с соответствующим федеральным законом о СРО, не имеют, судя по тексту пониманий его основных механизмов: подотчетности, контроля, государственного надзора и т. д.

ВЫВОД.

По совокупности текста можно сделать вывод о том, что 8 организаций, имеющих сертификаты эксплуатанта авиаработ, находясь в конкурентной среде, не обладая достаточными силами и средствами для выполнения хоть сколько-нибудь значительного числа авиаработ, в т.ч., без государственной поддержки в виде госконтрактов, , используя административный ресурс, в т.ч личную поддержку А. В. Нерадько (см.: информация о встрече А. В. Нерадько с руководителем данной незарегистрированной организацией <https://m.favt.ru/novosti-novosti/?id=6685>) стремятся максимально очистить рынок от конкурентов.

Надо отметить, что такой подход не нов, он нарушает деловую этику, грозит обрушением рынка, с последующим переводом части работ на наземную технику, сокращением объемов работ по госзаказу (что уже происходило в 2019 г. в связи с телеграммой Росавиации о запрете ЕЭВС на работах по охране лесов и пастбищ) и последующем возвращением цены в равновесную точку, на которой она находится сегодня.

Ассоциация авиаработ выражает сожаление, что отсутствует равноправное и профессиональное обсуждение насущных проблем отрасли, политика Минтранса не направлена на объединения ассоциаций, выстраивания эффективного управления эксплуатантами авиаработ.

С уважением, исполнительный директор ассоциации

Цыганаш, Вадим Николаевич, т. 89885620508

вотсапп 89081799165 почта

1faarus@gmail.com

