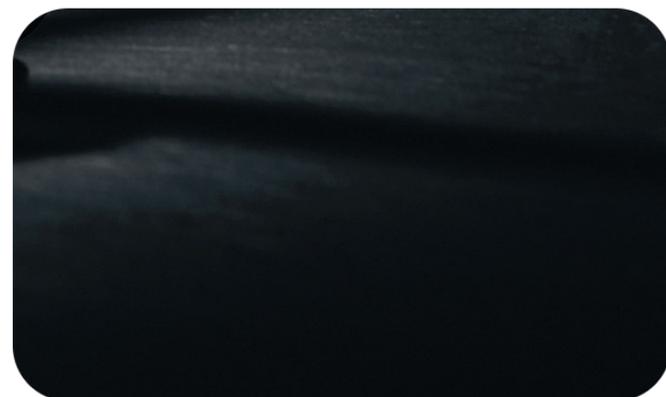


Юридический анализ ситуации и предлагаемые пути решения проблем авиаработ с учетом зарубежного опыта



План презентации

- Существующие проблемы правового регулирования авиационных работ:
 - Правовой анализ ситуации
 - Малые авиационные (вертолетные) предприятия
 - Основные проблемы и выводы
- Предлагаемые пути совершенствования авиационного законодательства РФ:
 - Способ 1: Внесение изменений в Воздушный кодекс РФ
 - Способ 2: Внесение изменений в ФАП 11
 - Способ 3: Внесение изменений в ФАП 128





Правовой анализ ситуации

Способы коммерческой перевозки людей и грузов

регулярные воздушные
перевозки
(ст. 103 ВК РФ)

нерегулярные воздушные
перевозки (воздушный чартер)
(ст. 104 ВК РФ)

- Коммерческая перевозка людей и/или грузов при выполнении авиационных работ не представляется возможной:
 - получение сертификата эксплуатанта по ФАП 249 не позволяет получить необходимую лицензию
 - ФАП 128 содержит закрытый перечень видов работ
 - ФАП 128 не содержит необходимых правил для соответствующего вида работ



Правовой анализ ситуации

Сертификация и лицензирование эксплуатантов

	Эксплуатанты, выполняющие коммерческие перевозки	Эксплуатанты, выполняющие авиационные работы
Чем регулируется?	ФАП 11	ФАП 249
Получение лицензии	Требуется	Не требуется
Требования к эксплуатантам	обширные требования, нацеленные на средние и крупные авиакомпании	минимальные требования
Возможность коммерческой перевозки людей и грузов	Имеется	Отсутствует

Малые авиационные (вертолетные) предприятия

Основа региональной авиации любой страны — небольшие коммерческие воздушные перевозчики

- Что такое малое авиационное (вертолетное) предприятие (МАП)?
 - индивидуальный предприниматель или общество с небольшим штатом сотрудников (1-15 чел)
 - основной вид деятельности — региональные коммерческие воздушные перевозки
 - воздушных судов в пользовании: 1 — 5 бортов
 - вместимость воздушных судов — не более 20 человек
 - дальность («радиус») полетов — не более 1 000 км.
- Примеры из зарубежного опыта:
 - США: Single-pilot operator, Single pilot-in-command, Full 135 Operator
 - Новая Зеландия: Part 135 CAR: Air Operations — Helicopters and Small Aeroplanes
 - Южная Африка: Part 127 (Helicopter) Operators, Part 135 (Small Aeroplanes) Operators



Малые авиационные (вертолетные) предприятия

- Сертификация МАП в РФ:
 - сертификация по ФАП 11 невозможна в связи с заведомо невыполнимыми требованиями
 - сертификация по ФАП 249 возможна и успешно применяется на практике
- Зарубежный опыт сертификации МАП:
 - упрощенные процедуры сертификации перевозчиков
 - установлены ограничения, не позволяющие крупным и средним перевозчикам проходить сертификацию по упрощенным правилам
 - в некоторых странах введены отдельные унифицированные правила выполнения полетов





Основные проблемы и выводы

Факторы препятствующие развитию региональной авиации РФ

- МАП не вправе оказывать коммерческие услуги по перевозке людей и грузов
- Ряд авиационных работ, на которые имеется реальный спрос, не могут быть выполнены в принципе в связи с отсутствием в ФАП 128 соответствующих правил:
 - отстрел диких животных с воздуха
 - поисково- и аварийно-спасательные работы
 - аэровизуальные полеты
 - транспортно-связные полеты
- Эксплуатанты, сертифицированные по ФАП 249, в случае оказания вышеуказанных услуг могут привлекаться к уголовной и административной ответственности (например, по ст. 171 УК РФ «Незаконное предпринимательство»)



Предлагаемые пути совершенствования авиационного законодательства РФ

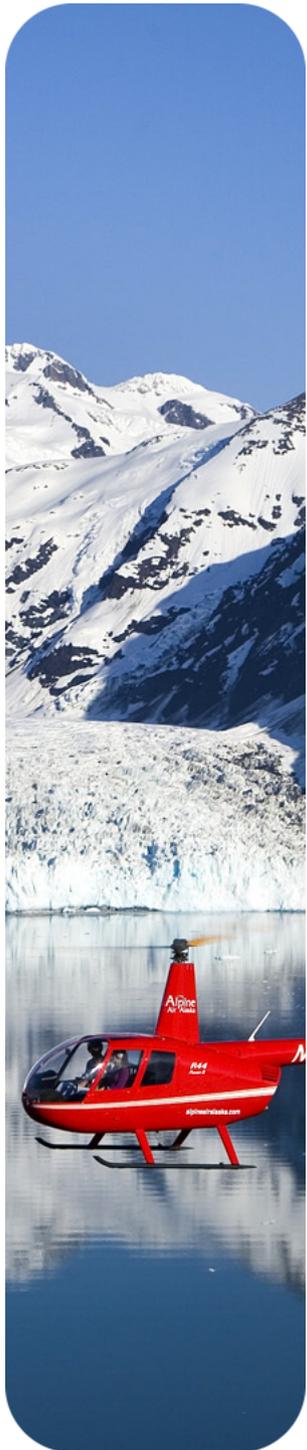
Способ 1: Внесение изменений в Воздушный кодекс РФ

Способ 2: Внесение изменений в ФАП 11

Способ 2: Внесение изменений в ФАП 128

Внесение изменений в Воздушный кодекс РФ

- Цель — закрепить на уровне ВК РФ следующую систему взаимоотношений на рынке авиационных услуг:
 - коммерческие регулярные воздушные перевозки людей и грузов («перевозчик — пассажир»)
 - коммерческие нерегулярные воздушные перевозки людей и грузов («фрахтовщик — фрахтователь»)
 - авиационные работы и «перевозки по требованию» («исполнитель — заказчик»), классифицируемые на:
 - работы допускающие коммерческую перевозку людей и грузов
 - работы не допускающие коммерческую перевозку людей и грузов
- Внесение изменений в ВК РФ потребует последующей гармонизации законодательства и внесения изменений в соответствующие ФАП



Внесение изменений в Воздушный кодекс РФ

Преимущества

- методологически верный (системный) подход к совершенствованию законодательства
- создание эффективной платформы для развития региональной авиации в будущем
- полное устранение всех существующих проблем правового регулирования авиационных работ в РФ

Недостатки

- длительная процедура внесения изменений в ВК РФ
- необходимость внесения гармонизирующих изменений в существующие ФАП / издание новых ФАП



Внесение изменений в ФАП 11

- Цель — дополнить ФАП 11 упрощенной процедурой сертификации для эксплуатантов, соответствующих критериям МАП
- Ряд (невыполнимых) требований ФАП 11 не будет применяться при сертификации МАП:
 - требования по резервированию
 - требования по штатной численности...
- В качестве основы для процедуры упрощенной сертификации могут быть заимствованы наиболее успешные законодательные наработки зарубежных стран (США, Новая Зеландия, Южная Африка...)

Крупные и средние авиационные предприятия не будут допускаться к упрощенной сертификации по ФАП 11



Внесение изменений в ФАП 11

Преимущества

- сертификация по упрощенной процедуре ФАП 11 позволит эксплуатанту получить лицензию
- добавление процедуры упрощенной сертификации позволит сохранить текущие наработки ФАП 11 в области авиационной безопасности
- возможность внедрения унифицированного (типового) РПП для МАП

Недостатки

- попытка внесения изменений в ФАП 11 может столкнуться с противодействием со стороны крупных авиакомпаний



Внесение изменений в ФАП 128

- Цель — дополнить ФАП 128 видами работ и правилами их выполнения, позволяющими осуществлять транспортирование людей и грузов
- В основу может быть положен национальный стандарт (ГОСТ Р 54265-2010), описывающий, в частности:
 - транспортно-связные и медико-санитарные работы
 - воздушное наблюдение, патрулирование и авиационное обеспечение связи
 - авиационное распределение веществ и биологических объектов
- Транспортирование людей и грузов будет осуществляться без получения лицензии



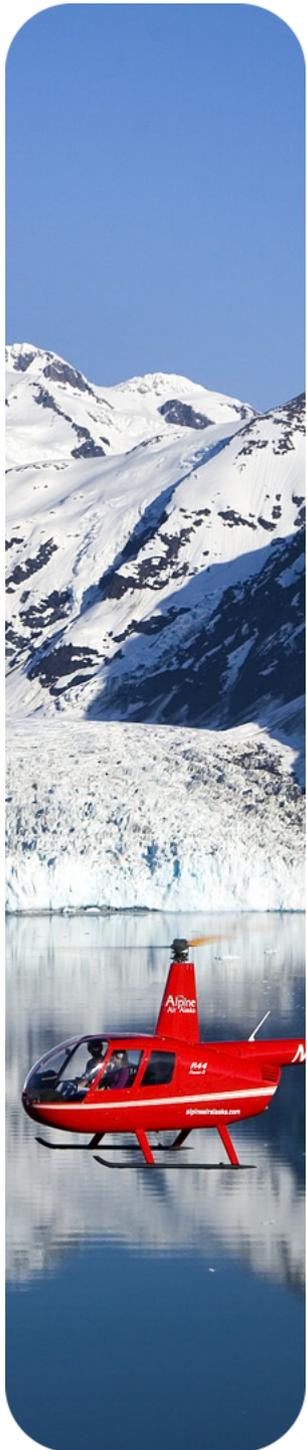
Внесение изменений в ФАП 128

Преимущества

- модификация ФАП 128 потребует минимальных изменений
- легализация деятельности малых авиационных (вертолетных) предприятий

Недостатки

- получение сертификата эксплуатанта по ФАП 249 не позволяет получить лицензию
- создание потенциальной коллизии между положениями ВК РФ, ФАП 11 и ФАП 128
- создание дополнительного объекта для контроля со стороны проверяющих органов





*Спасибо за
внимание!*

